

ROMA - ANNO II - 20 GENNAIO 1940 - XVIII
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

CRONACHE DELLA GUERRA



N. 3
UNA LIBRA

IL GENERALE INVERNO STENDE
LA NEVE SUI MORTI IN FINLANDIA

TUMMINELLI E C. - EDITORI

CRONACHE DELLA GUERRA

SOMMARIO

*** Incertezze ed oscurità del momento attuale	315
GUSTAVO CARELLI	
Svezia e Norvegia tra due conflitti	317
ATOS	
Possibilità militari degli stati scandinavi	318
ALBERTO BALDINI	
I grandi trasporti strategici	322
VINCENZO LIOY	
Le perdite negli scontri aerei	327
AMEDEO TOSTI	
La guerra in Finlandia - Dalla disfatta di Suomussalmi alla grande battaglia di Salla	330
ERNESTO CIURLO	
Stasi nella guerra subacquea	332
Calendario degli avvenimenti	333

2 carte a due colori: Gli Stati Scandinavi e primo foglio della carta complessiva della Finlandia (in dieci fogli successivi) - Dispositivi e funzionamento di una mina subacquea - L'interno di un carro armato di nuovissimo modello - 25 fotografie di avvenimenti di luoghi, di armi e scene di guerra.

CRONACHE DELLA GUERRA

PUBBLICAZIONE SETTIMANALE
DI 16-24 PAGINE IN ROTOCALCO

Contiene la cronaca politica, diplomatica, militare, economica della guerra che si sta combattendo, raccontata da scrittori specialisti in ogni materia.

Costituirà un primo racconto cronologico e storico degli avvenimenti che si svolgono oggi nel mondo, così da darne un quadro organico, documentato e completo.

Illustrazioni, fotografie, carte geografiche e topografiche, e cartine dimostrative in ogni numero

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 10607

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, num. 14

ABBONAMENTI
Abbonamento annuale: Italia e Colonia L. 45
Abbonamento semestrale: Italia e Colonia L. 24
Abbonamento annuale: Estero . . . L. 130
Abbonamento semestrale: Estero . . . L. 70

Per abbonarsi inviare voglia a assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

Esce ogni sabato in tutta Italia
COSTA LIRE UNA

TUMMINELLI & C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

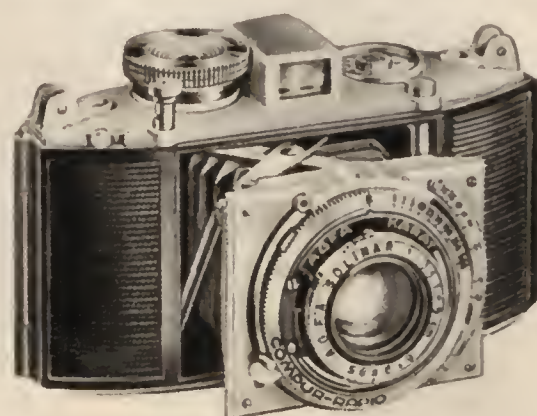
Innanzi tutto la salute!

Prendete in tempo le COMPRESSE di **ASPIRINA** contro i raffreddori

ASPIRINA

BAYER

Pubbl. Aut. Pref. N. 44372 - 27-XVII-39



Agfa Karat F: 6,3
F: 4,5
F: 3,5

La macchina di piccolo formato
e di grande valore

Questa elegante macchina Agfa possiede tutti i dispositivi di un moderno apparecchio di piccolo formato: scatto sul corpo della macchina - sicurezza automatica contro le doppie esposizioni e scatti a vuoto - contatore automatico delle pose - mirino a cannocchiale - nella Karat f: 3,5 otturatore e Compur Rapid fino a 1/500 di sec. - fotografie nitidissime - ingrandimenti fortissimi - fotografie a colori con pellicola Agfacolor - 12 fotografie con caricatore Karat

Richiedete catalogo macchine Agfa e numero saggio della rivista « Note fotografiche » indispensabile per chi vuol fotografare con successo dal Vostro fotografo o alla

Agfa-Foto S. A. - PRODOTTI FOTOGRAFICI
MILANO (831) - Piazza Vesuvio, 19

WATT RADIO TORINO

l'apparecchio di paragone



La difesa dell'acqua in Olanda. Vaste distese allagate per impedire il passaggio dei carri e delle colonne motorizzate (Bruni)

INCERTEZZE E OSCURITÀ DEL MOMENTO ATTUALE

Il cambiamento brusco e inatteso di un ministro della guerra in uno Stato belligerante, nel pieno svolgimento del conflitto, non può essere cosa di scarso rilievo e di limitata ripercussione. Quando, poi, il paese belligerante è il Regno Unito e il ministro della guerra si chiama Hore-Belisha, o, se amate meglio, Belisha, come preferiscono scrivere in Germania perchè l'insegna israelitica appaia più trasparente, allora si capisce come la piccola crisi del gabinetto londinese abbia dato la stura ai commenti più disparati e alle interpretazioni più arrischiate.

Ben fortunata la carriera dell'ex ministro! Deputato a ventiquattro anni, sottosegretario a trentatré, ministro dei trasporti a trentasei, Hore-Belisha era arrivato al ministero della guerra a soli trentanove anni. E aveva posto mano ardentemente, coadiuvato dal più esperto critico militare che l'Inghilterra oggi possiede, il Liddel Hart, alla riforma democratica dell'esercito, all'apprestamento della leva obbligatoria, al ringiovanimento dei quadri, al più snello armamento britannico in vista di quella guerra, che egli aveva preveduto immane e di cui il suo fido collaboratore, l'Hart, aveva tracciato le linee programmatiche in un libro, che è la codificazione in anticipo dell'attuale tecnica difensiva dell'armata inglese in campagna.

Ma sono, probabilmente, appunto le idee innovatrici dell'ex ministro della guerra, che hanno provocato la sua immatura caduta. Se dovunque è rischioso sovvertire le gerarchie e le tradizioni di casta, un'audacia di questo genere è particolarmente rischiosa in Inghilterra.

Si dice che la vecchia casta aristocratica militare si sentisse direttamente vulnerata dal proposito di Hore Belisha di aprire sempre più il varco verso i più alti gradi dell'ufficialità a chi fosse in grado di salire dal basso. Si dice che fra il ministro e gli alti comandi non corressero rapporti di cordiale intesa. Si parla di rivalità tra il ministro della guerra e quello dell'aeronautica. Sta di fatto che un sopralluogo del Primo Ministro britannico in Francia, e la sua partecipazione alla più recente riunione del Consiglio di Guerra a Parigi, hanno portato a questo repentino congedo dell'Hore Belisha, intorno a cui fino, ad oggi, Chamberlain ha mantenuto il più geloso mistero.

Anche nel discorso pronunciato il 9 gennaio alla Mansion House di Londra il Primo Mini-

L'esonero di Hore-Belisha - Chamberlain ribadisce i fini della guerra. L'Eurasia in movimento - Prossima riunione della Lega Balcanica - Allarme nei Paesi Bassi - Minacciose note del Governo russo alla Svezia e alla Norvegia.

stro, che pure ha passato in rassegna la situazione generale dell'Inghilterra in guerra, si è guardato bene dal pronunciare una sola sillaba sulla crisi ministeriale ch'egli personalmente nel giro di poche ore aveva provocato e risolto, chiamando alla successione del Belisha un discendente di una famiglia illustre, Oliviero Stanley, figlio di quel Lord Derby, che fu già ministro della guerra dal 1916 al 1918 e poi dal 1922 al 1924. Non diciamo che il medesimo discorso non sia stato reticente su altri punti, a proposito dei quali la curiosità pubblica avrebbe udire qualcosa di più dagli uomini rappresentativi dei paesi belligeranti occidentali.

Sui fini di guerra le enunciazioni dei governanti britannici sono invariabilmente evasive. In compenso, Chamberlain ha ribadito il proposito britannico di non deporre le armi finché non sia raggiunta la vittoria. Più che altra volta, però, egli ha insistito sulla distinzione fra la Germania e il suo regime. « Il popolo tedesco deve comprendere che la responsabilità per il prolungamento della guerra e di tutte le sofferenze che ne conseguono ricade sui suoi governanti. Esso deve comprendere che il desiderio degli Alleati è quello di raggiungere un umano, giusto e cristiano accordo, che non può essere soddisfatto da assicurazioni che l'esperienza ha dimostrato essere senza valore ».

Le quali parole, pronunciate all'indomani della designazione di Goering in Germania a poteri illimitati, in fatto di resistenza interna e di disciplina collettiva, di quel Goering che ha più volte proclamato l'inseparabilità della collettività germanica dal regime nazista, non sono fatte proprio per aprire spiragli di luce.

Esprimendo la simpatia della nazione britannica per la Turchia, così duramente provata dal rovinoso cataclisma che ha sconvolto l'Anatolia orientale, il Primo Ministro britannico si è scrupolosamente astenuto da qual-

siasi accenno a possibilità di complicazioni nel vicino Oriente. Eppure è laggiù, fra la Siria e il Caucaso, che voci provenienti dalle più varie fonti farebbero antivedere un certo sforzo in preparazione per tagliare alla Russia e, di rimbalzo, alla Germania, quelle fonti di riforni-



L'affondamento del "Columbus". Dopo aver messo fuoco alla nave i superstiti scendono lungo le fiancate. (Publifoto)

mento petrolifero tra Baku e Batum, senza di cui la condotta della guerra verrebbe ad essere, ai danni del Reich, seriamente paralizzata.

Si dice da ogni parte che il generale Weygand non abbia perduto tempo su quel territorio siriano, che, affidato dalla pace di Versailles in mandato alla Francia, si sta trasformando in una formidabile stazione strategica. Spiegando tutto l'alto prestigio di cui gode nel prossimo Oriente, il generale Weygand è venuto arruolando elementi arabi della Siria, della Palestina, del Libano, con la cospicua aggiunta di rinforzi di truppe di colore e di battaglioni della legione straniera, chiamati dai possedimenti francesi del Nord-Africa. Si tratta, nè più nè meno, della ricostituzione di quell'armata d'Oriente, di cui è ancor vivo il ricordo della grande guerra.

Mentre, così, gli Alleati occidentali, mirerebbero, pur nel silenzio delle loro dichiarazioni ufficiali, a preparare nel vicino Oriente colpi di scena, che non mancherebbero di imprimere al conflitto un allargamento pieno di minacce, l'Italia continua validamente e dirittamente, senza sottintesi e dissimulazioni, a svolgere la sua intensa azione per la localizzazione del conflitto e per il mantenimento della pace nelle più sensibili zone europee.

L'incontro del ministro degli esteri Conte Ciano e di quello ungherese Conte Csaky, a Venezia, è stato definito concordemente come uno sprazzo di luce serena sull'uragano orizzonte internazionale. Uscendo dall'Italia, il Conte Csaky ha voluto, in un cordialissimo telegramma al Conte Ciano, ribadire i risultati dei colloqui sulla Laguna, auspicando una solidarietà sempre più feconda nel « lavoro paziente e tenace per conservare la pace nel Bacino del Danubio, basandola sulla giustizia chiaroveggente e sulla coscienza della propria forza ». E' stato, dunque, ben definito a Venezia un programma di avvicinamento e di distensione balcanica, che implica una risoluzione pacifica delle pendenze, che ritardano la concorde unione dei paesi della Balcania.

Queste pendenze sono: la tensione tra Ungheria e Romania per la Transilvania; la rivendicazione bulgara della Dobrugia, ora romana; la richiesta bulgara di un porto sull'Egeo. L'importanza e l'urgenza dell'iniziativa pacificatrice dell'Italia, sono riconosciute e obiettivamente valutate dalla stampa così dei paesi neutrali come dei paesi belligeranti.

L'efficacia di questa azione pacificatrice italiana si rivela già in tutti i paesi del Bacino danubiano-balcanico. La Lega balcanica, nata come una continuazione della Piccola Intesa, che ebbe per lungo tempo una funzione di polizia anti-bulgara, anti-ungherese ed anti-italiana ha oramai trasformato i suoi obiettivi. Il trattato tra la Jugoslavia e la Bulgaria le ha tolto il carattere anti-bulgaro. Gli accordi fra Roma e Belgrado le hanno cancellato il connotato anti-italiano. Il miglioramento delle relazioni tra l'Ungheria e la Jugoslavia ne ha eliminato la tendenza anti-ungherese.

Così trasformata nella sua compagine e completamente indirizzata verso un orientamento diverso, la Lega, assecondata dalla ispirazione sagace e lungimirante della politica italiana, che non aspira ad egemonie e non pretende di organizzare blocchi, si prepara alle riunioni che il suo Consiglio permanente terrà a Belgrado nei giorni 2, 3 e 4 febbraio, con spirito di serenità e di mutua condiscendenza. Tale spirito non potrà mancare di esercitare la più benefica azione densiva sulla sistemazione amichevole dei problemi, che, fino a ieri, hanno pesato oscuramente sulla pacifica convivenza degli Stati balcanici.

La guerra economica, sulla quale l'Inghilterra fa il più calcolato assegnamento, sta, invece, assumendo forme sempre più dure e ambito sempre più vasto.

Nel suo discorso alla *Mansion House*, Cham-



Sempre in Olanda. Per misura di sicurezza i soldati chiudono le porte blindate di un ponte

berlain ha tenuto a preparare il pubblico britannico ai più gravi sacrifici e ai più seri pericoli. A proposito di tattica bellica, egli ha detto che il 1940 può essere un anno decisivo e che l'attuale stasi delle operazioni si può, forse, considerare come la calma che precede la tempesta. Intanto, si è proceduto ad intensificare gli allarmi sull'allargamento della guerra alle frontiere terrestri: allarmi che hanno provocato gravi e imperiosi provvedimenti di mobilitazione nel Belgio e nell'Olanda.

Lasciando per ora simili eventualità nel dominio del problematico, l'Inghilterra stringe frattanto viepiù le fila della sua compressione economica sulla Germania e all'insieme di quei provvedimenti di controllo marittimo, che pesano così onerosamente sui paesi neutrali (ai quali la Germania non cessa di rimproverare mancamenti alla politica di neutralità, e cerca di abbinare una serie di intese commerciali con la Spagna, con la Svezia, col Belgio, con la Grecia. Tali intese si traducono, in pratica, in una dipendenza e in un servaggio sempre più stretti e sempre più vigilati del commercio neutro, al cospetto di quel dominio britannico dei mari, di cui la stampa di oltre Manica va menando un vanto altrettanto incauto che pericoloso.

A questo proposito, si deve ricordare il passo di Mosca (5 gennaio) a Stoccolma e ad Oslo per gli aiuti alla Finlandia. Il governo sovietico accusa la Svezia di condurre una campagna di stampa — non smentita dalle autorità — contro l'U. R. S. S., di organizzare spedizioni di volontari e di materiale bellico alla Finlandia. « Questi atti — concludeva la nota — non soltanto sono in contraddizione con la politica svedese di neutralità, ma possono portare a complicazioni indesiderabili nei rappor-

ti fra la Svezia e l'Unione sovietica ». Rispondeva il governo svedese che la stampa rispecchiava l'opinione del popolo; che nulla di oltraggioso nei riguardi della Russia era contenuto negli articoli deplorati; che il reclutamento dei volontari aveva luogo soltanto per iniziativa privata e che, in ogni caso, il numero di tali volontari non corrispondeva alla cifra — diecimila — citata dal governo di Mosca. Ugualmente non poteva sollevare obiezioni il trasporto dei diversi oggetti spediti dalla Svezia alla Finlandia o provenienti da altri paesi in transito attraverso la Svezia. « Il governo svedese non crede possibile modificare questa posizione e intralciare gli scambi fra la Svezia e la Finlandia ».

Dello stesso tenore la nota di Mosca alla Norvegia, accusata di condurre una campagna di stampa ostile all'U. R. S. S., di organizzare apertamente comitati di reclutamento in favore della Finlandia e di favorire l'invio di armi e munizioni al governo di Ryti-Tanner. Il governo di Oslo replicava immediatamente osservando che la protesta sovietica era fondata su « informazioni inesatte ». Gli attacchi della stampa « emanano da privati e non sono approvati dagli ambienti responsabili ». Il reclutamento di volontari non è incoraggiato né aiutato. Si tratta di iniziative private, che non costituiscono una violazione della neutralità. Lo stesso transito delle armi non è in contraddizione col diritto internazionale. « Tuttavia non si è verificato nessun transito di materiale bellico attraverso la Norvegia con destinazione alla Finlandia ». Insignificanti le spedizioni da parte dei privati.

Si profila una *tensione*, che va attentamente seguita.



Pekka Niemi campione finlandese dei 50 km. su sci, semplice gregario in una delle ormai celebri "Pattuglie della Morte" (Safara)



Un soldato russo prigioniero, rivela nell'aspetto la sua provenienza meridionale, delle zone del Caucaso o del Mar Nero

SVEZIA E NORVEGIA TRA DUE CONFLITTI

Abbiamo già avuto occasione di rilevare su queste pagine come le Nazioni scandinave costituiscono, nel loro complesso territoriale una «zona di frizione» tra le opposte pressioni accaparratrici della Gran Bretagna ad ovest, della Russia ad est e della Germania a sud. Tanto più oggi questa frizione si fa intensa e minacciosa dopo le note d'intimidazione e di minaccia del Governo Sovietico.

Dopo l'attacco sovietico alla Finlandia, dopo il blocco franco-britannico e il controblocco tedesco, dopo la quasi impraticabilità del Mare del Nord e del Mar Baltico, l'anello attorno a Svezia e Norvegia è andato da ogni parte serrandosi con conseguenze sempre più soffocanti per la vita e l'economia delle due Nazioni. La volontà di neutralità ad oltranza dei Paesi scandinavi nulla può contro l'intransigenza bellica delle Potenze impegnate in conflitto. I sommergibili germanici e le mine falciavano inesorabilmente i piroscafi svedesi che tentano di uscire dal Baltico per commerciare con la coalizione franco-britannica: ne consegue per la Svezia la necessità di doversi adattare al ripiego di instradare i suoi rifornimenti via Norvegia, utilizzando al massimo possibile i malagevoli valichi delle Alpi Scandinave. In migliori condizioni è invece la Norvegia data la sua posizione di Nazione atlantica.

Mentre i due focolai di conflitto, quello russo-finnico e quello anglo-franco-germanico, tendono ad assimilarsi e ad identificarsi nell'unico fronte di uno schieramento democratico contro ogni possibile risultato della collaborazione tedesco-sovietica, le due Nazioni scandinave vedono di giorno in giorno tramontare la speranza di potersi salvare con la neutralità e sono sempre più incalzate a decidersi per una delle due parti in conflitto. Da un lato la Germania preme sulla Svezia e mira a dimostrarle l'impossibilità di evadere dal Baltico e la conseguente necessità di aderire ad un «modus vivendi» interbaltico che leghi l'economia svedese alla coalizione russo-tedesca. Dall'altro

l'Inghilterra controlla gli sbocchi atlantici della Norvegia — e quindi della penisola scandinava — in misura assoluta. La Nazione norvegese (la cui posizione geopolitica rispetto alla Gran Bretagna e alla penisola scandinava si trova ad essere del tutto simile a quella del Portogallo rispetto alla Gran Bretagna e alla penisola iberica) sa che la sua vita è legata alla sorte della Scandinavia così come il suo respiro è vincolato al controllo marittimo inglese.

In questa atroce situazione tra l'incudine e il martello va vista e compresa l'attuale indecisione dei due Paesi nordici. Svezia e Norvegia esitano a servire di transito a truppe straniere e ad appoggiare a fondo la Finlandia nel timore di farne del loro territorio un teatro della lotta tra la combinazione germano-russa e le democrazie d'occidente. Infatti, se pure la Germania ha finora dimostrato la sua riluttanza ad iniziare assieme alla Russia un'avventura scandinava dalle imprevedibili conseguenze, appare ormai certo che ogni tentativo franco-britannico di sfruttare il pretesto degli aiuti alla Finlandia per utilizzare i popoli scandinavi ai fini della causa democratica (e per trasferire nel nord il centro delle offese contro la Nazione tedesca e contro la Russia, sua rifornitrice) provocherebbe un immediato intervento germanico in terra scandinava e determinerebbe il tanto temuto evento di una nuova spartizione russo-tedesca di zone di influenza. Con l'assicurare invece al III Reich tutti i necessari rifornimenti di materie prime minerarie Svezia e Norvegia si esporrebbero al blocco britannico rimanendo di conseguenza tagliate fuori dall'Europa e dal Mondo e poste in balia delle esigenze tedesco-sovietiche. Inoltre un atteggiamento di solidarietà col Reich comporterebbe necessariamente un atteggiamento passivo nei confronti dell'attacco russo alla Finlandia il che finirebbe fatalmente col condurre all'annientamento di quest'ultima per esaurimento ed alla fine della sicurezza scandinava.

In definitiva la politica dei due Paesi nordici

sembra più che mai destinata a rimanere una politica di compromesso, rispondente nelle sue grandi linee ai seguenti principi base:

- 1) aiutare il popolo finnico ma sottomano e senza troppe conclamazioni di solidarietà;
- 2) non ammettere l'aperto transito di truppe dei Paesi democratici per non rischiare di tirare addosso a sé e alla Finlandia il flagello dell'intervento germanico;
- 3) mantenere un atteggiamento di remissione nei confronti della Germania evitando di esasperarne le esigenze economiche in fatto di rifornimenti;
- 4) adottare nei confronti della Russia un atteggiamento passivo ma fermo, organizzandosi difensivamente.

E' peraltro dubbio che una simile politica possa durare indefinitamente soprattutto in considerazione del fatto che l'atteggiamento dei Paesi scandinavi verrà ad essere in definitiva deciso altrove. Se infatti Londra e Parigi stabiliranno di romperla con i Sovieti per cercare di tagliare alla Germania linee di rifornimento suscettibili di neutralizzare gli effetti del blocco, e se il Reich verrà con ciò costretto a prevenire l'amico e il nemico in terra scandinava per accaparrarsi le risorse svedesi di materie prime minerarie ai fini della sua economia di guerra, allora sarà impossibile alla Svezia e Norvegia di sottrarsi alla volontà delle Potenze democratiche.

L'immobilità del fronte occidentale e la collaborazione economica tra Russia e Germania congiurano per indurre i franco-inglesi a cercare — anche a costo di tirarsi addosso un nuovo nemico — altre trincee da cui poter offendere. Alla luce di questa evoluzione in atto è lecito chiedersi sino a quando i Paesi scandinavi potranno resistere nella loro politica che è stata sinora quella di smorzare gli attriti e di isolare tra loro due incendi suscettibili di ricongiungersi proprio sul territorio della Scandinavia.

GUSTAVO CARELLI



Una sentinella finlandese di guardia agli sbarramenti di filo spinato nel settore di Salla (Publifoto)

POSSIBILITÀ MILITARI DEGLI STATI SCANDINAVI

Arrivate per molti anni ad un comune destino, per molti altri divise e discordi, le tre Nazioni scandinave poterono tuttavia costituirsi una tradizione militare, alimentata da guerre numerose e vittoriose. La Svezia, principalmente, possiede una storia militare degna di qualsiasi grande popolo, nelle cui pagine rifulgono i nomi di Gustavo Adolfo e di Carlo XII, maestro l'uno d'arte militare, capitano audacissimo e valoroso l'altro. Ma dopo le guerre Napoleoniche, Svezia e Norvegia si ritrassero dalla grande politica europea, lasciando decadere le proprie gloriose istituzioni militari; la Danimarca, invece, ebbe ancora un periodo di reviviscenza militare, con la guerra del 1864 contro la Prussia, ma più tardi anch'essa, come gli altri due Stati scandinavi, cedette alle illusioni del pacifismo universale ed alle ideologie democratiche, procedendo ad un quasi completo disarmo.

Fino al 1925, la Svezia aveva tenuto in piedi un esercito permanente di sei divisioni: queste furono, successivamente, ridotte a quattro e due brigate; i reggimenti di cavalleria ridotti a metà (da otto a quattro); i quadri degli ufficiali diminuiti di un terzo.

Il sistema militare svedese è più vicino a quello delle milizie che non a quello dei grandi eserciti permanenti. Gli uomini obbligati al servizio militare, infatti, non compiono che un breve periodo di istruzione: 150 giorni in fanteria, 170 nelle truppe da montagna e tecniche, 210 nell'aviazione, 235 per i corsi allievi-ufficiali. Gli obblighi militari durano dai 20 ai 42 anni, ma solo fino ai 35 si fa parte delle truppe di linea,

In tempo di pace, gli effettivi variano dai 15 ai 50.000 uomini, a seconda dei vari periodi dell'anno; essi sono ripartiti in 21 reggimenti di fanteria e 4 di cavalleria; 4 reggimenti di artiglieria leggera e 2 di pesante; 2 battaglioni

di carri armati; truppe di aviazione del genio, dei servizi.

Gli effettivi di guerra è calcolato che possano raggiungere i 400.000 uomini, i quali potrebbero disporre di un ottimo armamento, in massima parte di produzione nazionale.

La marina da guerra svedese dispone di circa 100.000 tonnellate di naviglio, ma, per la maggior parte, di costruzione non recente: 10 navi corazzate costiere (di cui 3 moderne), 2 incrociatori (di cui uno solo moderno, il *Gotland*), 2 navi porta aerei, 13 piccoli destroyers e 16 sottomarini, tutti recenti. Esistono, poi, al-



Un proiettore su piattaforma fa guardia da Hango sul Golfo di Finlandia (Publifoto)

cune diecine di navi leggere armate; senza tener conto, naturalmente, di alcune piccole unità, dei vari tipi, in corso di costruzione più o meno avanzata.

L'aviazione può mettere in linea circa 250 apparecchi e 90 per istruzione; esistono 2 squadriglie da bombardamento leggero e 2 medie, di 36 apparecchi ciascuna; una squadriglia, su 45 apparecchi, da caccia; una su 36 apparecchi, da ricognizione e 32 idrovolanti.

Non si tratta, dunque, di forze molto potenti, ma con l'aiuto di buone frontiere naturali, la nazione Svedese potrebbe validamente difendersi contro eventuali attacchi esterni. Per terra, infatti, demilitarizzate le sue frontiere con la Norvegia, la Svezia non confina che con la Finlandia, ma un attacco attraverso quel terreno semi-desertico, privo di strade e per lungo tratto ricoperto di ghiacci gran parte dell'anno, presenterebbe difficoltà tutt'altro che lievi. Nel nord del paese, poi, la Svezia presenterebbe all'invasore una fitta copertura di foreste, il cui grande valore difensivo è messo, oggi, in rilievo nel conflitto russo-finnico.

Più premurosa attenzione la Svezia ha dovuto dedicare alla sua difesa da parte del mare, perchè in caso di guerra, quando fossero tagliate le sue comunicazioni per terra, attraverso la Finlandia, la Svezia verrebbe a trovarsi nelle condizioni di un'isola, cui tutti i rifornimenti dovrebbero giungere per le vie del mare. La Svezia quindi, ha dovuto provvedere a costruirsi un buon sistema di fortificazioni costiere, servito da ferrovie strategiche. Nei tratti più vulnerabili, poi — ad esempio in quello meridionale, che si affaccia al Baltico ed al golfo di Botnia — la natura ha aiutato gli uomini disseminando lungo le coste, profonda-



La Svezia aiuta la Finlandia con largo invio di medici e di medicinali ed ecco il Principe Carlo col capo della missione sanitaria della Croce Rossa (Safara)

mente intagliate, numerose isolette e profondi fiordi, che favorirebbero in modo singolare la difesa. Queste provvide difese naturali, non si è mancato di sfruttare e perfezionare nel miglior modo, così che la Svezia, nonostante i suoi 2500 chilometri di coste, può sentirsi abbastanza protetta.

Alquanto inferiori alle forze armate svedesi, anche per la popolazione molto inferiore (poco più di 3 milioni contro circa 7) sono quelle norvegesi. Eguale è il sistema di reclutamento; le reclute, però, compiono un servizio alle armi ancora più breve che in Svezia: un massimo di 84 giorni. Ciò, s'intende, non può non riflettersi sul grado di preparazione dell'esercito; buoni, per contro, sono i quadri degli ufficiali e dei sottufficiali.

Gli obblighi militari durano fino al 55. anno; ma, purtroppo, il Codice penale militare ammette che i giovani tenuti al servizio militare possano anche sottrarsi ad esso, per serie obiezioni di coscienza, e senza esser passibili di sanzioni, purché compiano, invece del servizio militare, uno civile, di eguale durata!

L'ordinamento di pace comprende 6 divisioni, alquanto più smilze di quelle svedesi, con 16 reggimenti di fanteria, 3 di cavalleria, 3 reggimenti di artiglieria da campagna e 3 da montagna, ed uno di artiglieria contro aerei. Inoltre, un reggimento del Genio, un battaglione di aviazione ed un corpo di Commissariato.

L'aviazione può disporre di un centinaio, circa, di apparecchi.

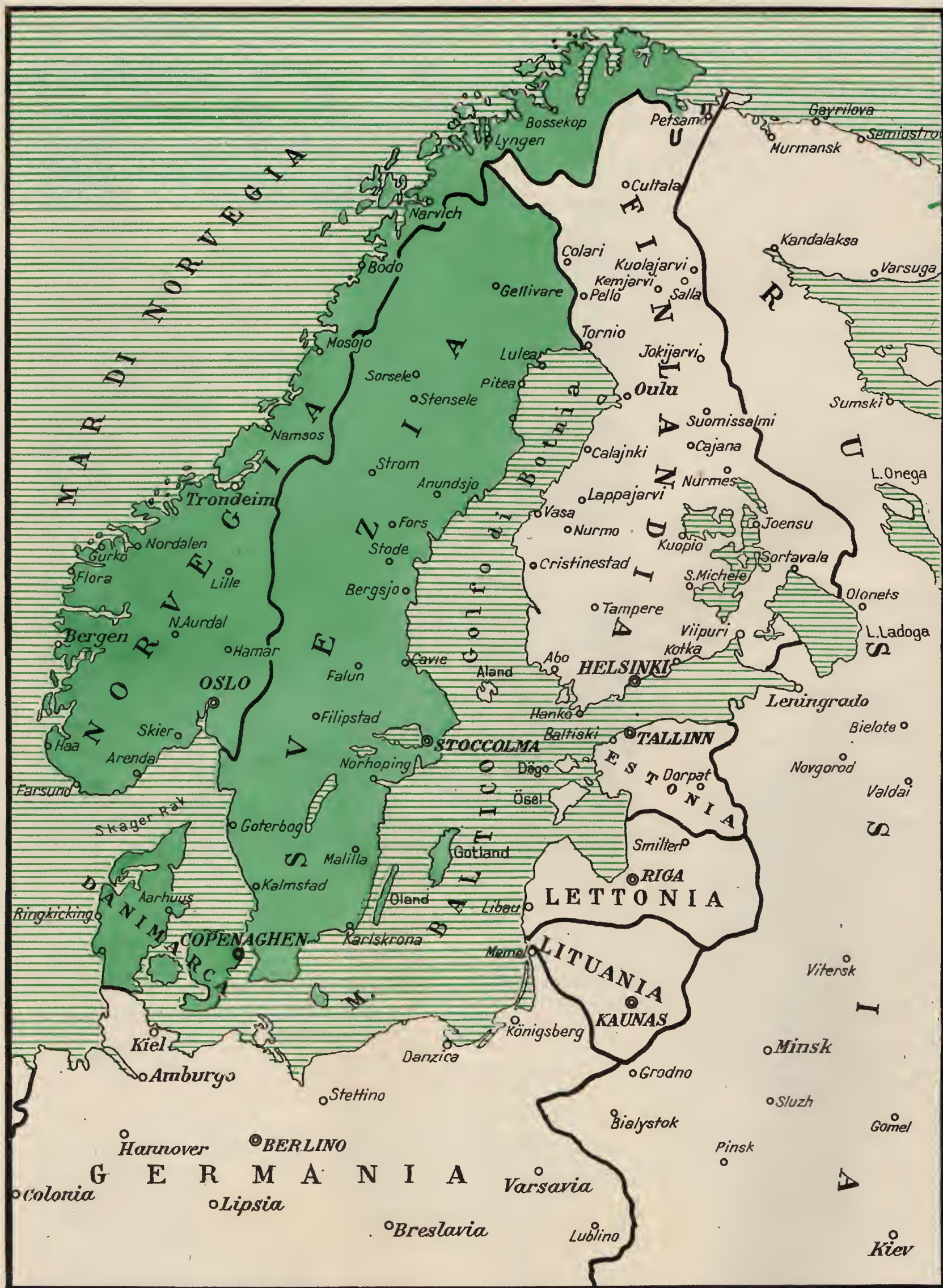
La Marina da guerra raggiunge circa 30.000 tonnellate, e comprende 4 navi corazzate, 5 destroyers, 24 torpediniere, 9 sottomarini ed 11 navi posamine.

La Danimarca ha una popolazione di circa un milione più numerosa di quella della Norvegia: 3.750.000 anime, circa. Ed è un paese di salda ossatura economica, cui conferisce non poca importanza la sua postura geografica; pure, l'antica dominatrice del Baltico, che tenne aggragate a sé per secoli quasi tutte le genti affacciantisi a quel mare, oggi possiede forze militari ancor più ridotte di quelle della Norvegia.

Due sole divisioni di fanteria, in tempo di



Il problema delle comunicazioni: un guardafili finlandese allaccia una nuova linea (Safara)



I PAESI SCANDINAVI IN RAPPORTO ALLA FINLANDIA, AGLI STATI BALTICI, ALLA RUSSIA, ALLA GERMANIA

pace, ed alcune truppe autonome: sette reggimenti di fanteria, uno di ciclisti (dato il terreno prevalentemente pianeggiante), due di cavalleria, tre di artiglieria (comprendenti 4 gruppi leggeri, motorizzati, 4 ippotrainati e tre pesanti, motorizzati); un reggimento controaerei, reparti del Genio, servizi cec.

Ciascun reggimento di fanteria ha una sezione di cannoni anticarro.

Gli effettivi di pace variano da un minimo di 4000 uomini, d'inverno, ad un massimo di 20.000, in estate. In guerra, si calcola che possano essere superati i 150.000 uomini.

Gli obblighi militari sono estesi dai 20 ai 40 anni; il servizio obbligatorio alle armi ha la durata, a seconda delle armi, da cinque mesi a 180 giorni. L'istruzione, benchè breve, è però molto accurata, per la buona preparazione degli ufficiali e sottufficiali.

L'aviazione, comprese le aliquote da marina, conta 150 apparecchi circa.

La Marina, alquanto trascurata negli ultimi tempi, allinea 3 corazzate costiere, già di vecchia data, 20 torpediniere (8 delle quali moderne), 12 sottomarini ed altre minori unità, per compiti speciali. Del resto, di una Marina molto forte la Danimarca può fare anche a meno, data la sua posizione geografica, che ne fa una specie di ponte tra l'Europa e la penisola Scandinava e che le consente, mediante la sua rete di isole, di dominare gli stretti che uniscono il Baltico al Mare del Nord.



Soldati finlandesi nel caratteristico vestito mimetico (Publifoto)



Il grande ristoro dei finlandesi: in un paese proibizionista il latte appena munto (Publifoto)

Concludendo, i tre Stati Scandinavi posseggono, oggi, compagini militari molto modeste, del tutto inadeguate alle loro grandi tradizioni. In misura anche soverchia, specialmente in questi ultimi anni, esse hanno risentito di certe correnti di idee, quasi eullandosi in un idilliaco pacifismo, da cui oggi potrebbe essere assai duro il risveglio.

E' da pensare, tuttavia, che la gioventù dei tre Paesi è di tempra molto salda, allenata rudemente a tutti gli esercizi fisici ed animata da un forte attaccamento alla terra natale ed alla secolare indipendenza. Su questa gioventù è lecito fare molto assegnamento, nel caso che essa sia chiamata a difendere le proprie frontiere, anche perchè già adusata alle armi. In Norvegia, ad esempio, esistono numerose società di tiro, che contano oltre 40.000 soci e che addestrano al tiro tutti i giovani, dai quindici anni fino all'età del servizio militare.

Sono coefficienti, questi, che debbono essere considerati in attivo contro il passivo, costituito dagli indeboliti ordinamenti militari; ed indubbiamente è già un buon segno lo slancio col quale centinaia e centinaia di giovani, cedendo ad impulsi generosi e quasi ad un imperativo dell'affinità di sangue e di tradizioni, si sono offerti, volontariamente, in Svezia, per correre a battersi sotto le bandiere finlandesi, contro l'esercito dalla stella rossa.

ATOS



Grandi manovre italiane - Colonne di truppe autotrasportate (Foto Bruni)

I GRANDI TRASPORTI STRATEGICI

Da che le guerre sono combattute da gruppi di popoli, gli uni contro gli altri armati per la salvaguardia o per la conquista di posizioni di importanza vitale, *peso e spazio* si sono accresciuti in tal misura da modificare profondamente la fisionomia della guerra.

La strategia ha mantenuti fermi alcuni principi basilari, quelli soprattutto che sono in funzione della immutata natura umana; ma ha dovuto adattare i procedimenti a stati di fatto completamente modificati.

Uno degli aspetti nuovi della guerra è dato dai mezzi meccanici di spostamento delle ciclopiche masse armate; sia che all'inizio le grandi unità, mobilitate nelle regioni interne del paese, debbano raggiungere il posto loro assegnato nello schieramento generale delle forze; sia che debbano nel corso delle operazioni, accorrere a stagnare pericolose falle o a rafforzare offensive e controffensive durante la battaglia, od ancora debbano spostarsi per consentire alla strategia nuove puntate in settori lontani, il che oggi può richiedere movimenti non solo dall'uno all'altro degli opposti confini di uno Stato, ma addirittura da Stato a Stato, e perfino da continente a continente.

Se si pensa che l'elasticità del giuoco strategico dipende dal più o meno rapido spostamento del centro di gravità della complessiva massa operante, e se si tien conto che il tempo così guadagnato riduce le probabilità avversarie di una efficace reazione, se ne deduce la importanza talvolta decisiva dei mezzi disponibili per rapidi trasporti di grandi unità.

In questa nota — che ha sapore di attualità, in quanto si prevedono non lontani atti strategici di prima grandezza — si prescinde dai movimenti per la radunata degli eserciti ai confini degli Stati, ormai dovunque attuati dai belligeranti; e anche si prescinde dai grandi trasporti per rifornimenti logistici, i quali assorbono, con quotidiano ritmo pressoché co-

stante — una determinata quantità di mezzi ferroviari ed automobilistici; e ci soffermeremo a considerare i trasporti più direttamente legati all'andamento strategico della guerra, la cui difficoltà ripete dalla urgenza della esecuzione, dalla imponenza degli uomini e delle cose da trasportare e dall'interesse militare e generale che vi è connesso.

Per riferirci a fatti che cadono oggi sotto i nostri sensi, notiamo come ai finlandesi abbia molto giovato la loro rete ferroviaria notevolmente ricca nella parte meridionale e centrale del paese, la quale ha consentito rapidi spostamenti delle forze leggere della difesa dalle sponde del Ladoga al fondo del golfo di Botnia e del Kemijarvi, così da poter alternativamente spostare forze contro l'una o contro l'altra delle grosse colonne russe fra loro separate e impacciate nei movimenti dal loro stesso peso, mentre la mancanza di una adeguata potenzialità della rete ferroviaria dietro di esse contribuiva — causa concomitante e non unica — ad aggravare la situazione delle forze sovietiche.

Accenniamo anzitutto ai grandi trasporti ferroviari, per i quali ha importanza somma l'orientamento delle linee in rapporto con le operazioni in atto.

Uno Stato ferroviariamente bene attrezzato per scopi bellici, deve avere fasci di linee indipendenti orientati in due direzioni; e cioè fasci che dall'interno adducano, ai confini ed altri con andamento all'incirca parallelo ai confini stessi. I primi servono per il periodo della radunata delle forze di fronte al nemico od ai nemici e compiuta la radunata servono per i trasporti di rifornimento e di sgombrò; e per i movimenti delle truppe da un confine all'altro; i secondi consentono gli spostamenti di truppe da un settore all'altro della amplissima linea di battaglia, ciò che chiamasi, per simi-

litudine col giuoco degli scacchi, «arroccamento».

Il conferire all'orientamento ferroviario una utilità militare, è problema che va risolto fin dal tempo di pace e vi debbono naturalmente concorrere gli esperti degli Stati Maggiori ed i tecnici ferroviari. A guerra aperta si possono costruire raccordi che accrescano il numero delle linee indipendenti e — se la guerra duri a lungo — si possono anche costruire linee ex-novo. Ma l'ossatura del sistema è data dalla rete esistente fin dalla pace.

Quando scoppiò la grande guerra, la Francia aveva in esecuzione avanzata grandi ritocchi ai tracciati delle linee ferroviarie statali, appunto per agevolare, oltre ai trasporti di radunata, anche quelli di «arroccamento». Subito dopo l'inizio delle ostilità furono completati alcuni collegamenti per consentire intensi movimenti dal sud al nord parallelamente al confine del Reno, in dipendenza dell'invasione del Belgio da parte tedesca. Dopo la Marna quel fascio di arroccamento fu di grande utilità perché consentì ai francesi — nel periodo cosiddetto della «corsa al mare» — di impedire ai tedeschi di compiere al nord l'accerchiamento che non era loro riuscito nella regione di Parigi. Dal loro canto i tedeschi — con analoghi ritocchi ed uso intensivo degli arroccamenti ferroviari a loro disposizione — riuscirono ad impedire ai francesi di aggirare l'ala settentrionale tedesca. Così la «corsa al mare» fu in effetto una gara di trasporti ferroviari intesi a sopraffarsi, ma conclusasi alla pari. Quei grandi affrettati movimenti mostrarono da parte francese alcuni inconvenienti causati dal diverso rendimento dei vari tronchi ferroviari fra loro allacciati. Si corse ai ripari, in modo che nel seguito della guerra il sistema funzionò con rendimento massimo. Ma è certo che se non si fosse in tempo provveduto a sistemare comunque una rete di ar-

roccamento, l'andamento della campagna subito dopo la Marna avrebbe potuto piegare, rapidamente a danno dei francesi. Giovò la rigida disciplina che gli organi esecutivi seppero mantenere nella marcia dei convogli e nelle operazioni di carico e scarico. Da alcuni dati statistici si rileva che si poterono attuare su di una sola linea a doppio binario 135 coppie di treni giornalieri. Si trasportarono così, di sole truppe francesi (e cioè senza contare i trasporti effettuati dagli inglesi ai quali erano state assegnate alcune linee del nord in uso esclusivo) 800 mila uomini dall'ala destra all'ala sinistra dello schieramento. In seguito, stabilizzatosi lo schieramento strategico in una guerra di trincea, la direzione dei trasporti ferroviari militari si adoperò intensamente per migliorare ancora i tracciati; e con nuove costruzioni di linee e più potenti impianti di carico e scarico, riuscì a stabilire ben quattro grandi comunicazioni ferroviarie indipendenti nel senso dell'arroccamento nord-sud.

Appare a prima vista evidente che coi mezzi ferroviari si guadagna notevole tempo rispetto ai movimenti compiuti per via ordinaria. Il motto « la guerra è una questione di gambe » col quale Napoleone indicò l'essenza dinamica della guerra, potrebbe oggi essere parafrasato: « la guerra è una questione di grandi trasporti ».

Mille uomini che possono in una sola giornata essere trasportati con un treno ferroviario a 500 chilometri di distanza, impiegherebbero — fra maree e riposi — una ventina di giorni a coprire a piedi la stessa distanza.

Dev'esi tuttavia notare che questa proporzione da venti a uno decresce con l'aumentare del peso e della complessità delle forze da trasportare in ferrovia; e che il rendimento del trasporto ferroviario è minore se la distanza da percorrere si riduce di lunghezza. Vi è un limite oltre il quale i rapporti di utilità si invertono. Un corpo d'armata che dovesse spostarsi di trenta chilometri, perderebbe più tempo nel movimento ferroviario che nel movimento a piedi.

Ma se torniamo — in via di esemplificazione — ai 500 chilometri, e supponiamo che il trasporto ferroviario interessi un intero corpo d'armata per il quale occorran 120 treni, con disponibilità di piani caricatori che consentano così nella zona ferroviaria di partenza come nella zona ferroviaria di arrivo, di compiere le operazioni di carico e scarico complessivamente in tre giorni, il tempo complessivo del trasporto sarebbe di sei giorni, dei quali tre attribuiti al movimento dei 120 treni. Il vantaggio del trasporto ferroviario sarebbe sempre notevolissimo rispetto al movimento a piedi, quantunque in una proporzione alquanto minore del venti ad uno.

Questi dati vogliono essere semplicemente delle indicazioni per orientare le idee. Calcoli esatti non possono farsi che per ogni caso concreto, quando siano noti gli impianti delle



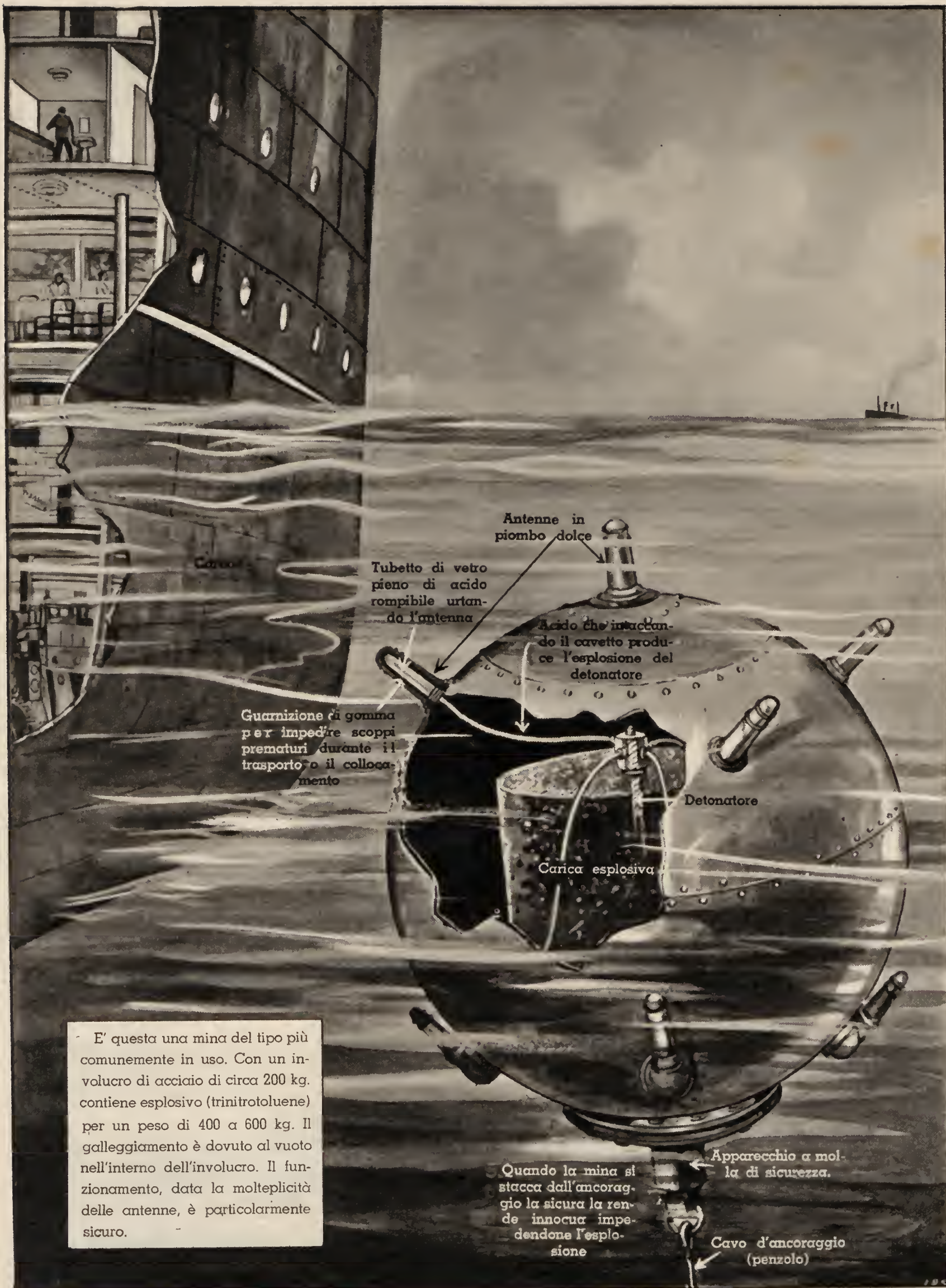
Uno speciale trattore, attrezzato ad officina per riparazioni di aerei, impiegato particolarmente in campi di fortuna (Publifoto).



La rete di arroccamento ferroviario in Germania e in Francia



Autocolonne in marcia con pezzi di artiglieria e relativo munizionamento (Foto Bruni)



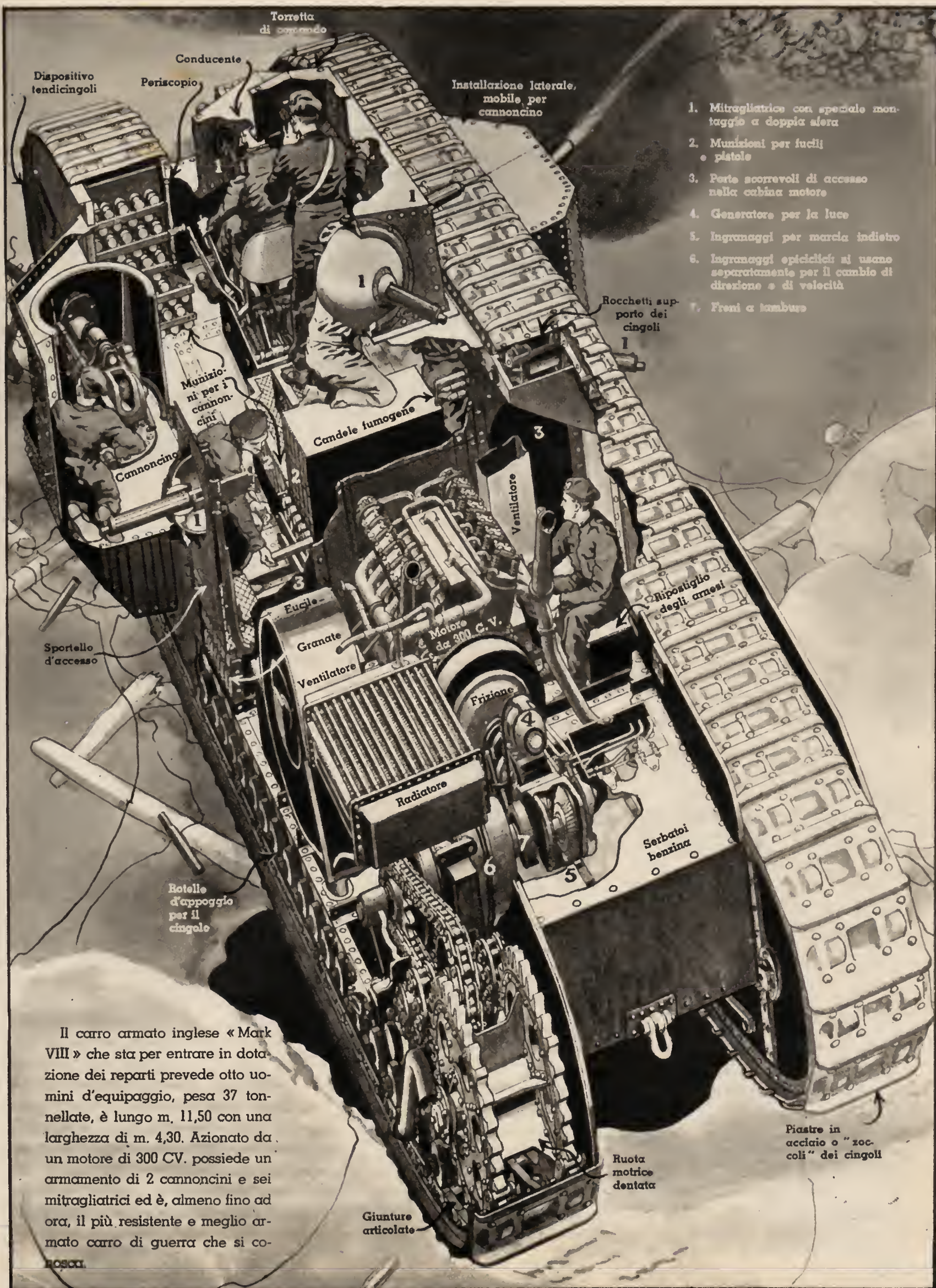
E' questa una mina del tipo più comunemente in uso. Con un involucro di acciaio di circa 200 kg. contiene esplosivo (trinitrotoluene) per un peso di 400 a 600 kg. Il galleggiamento è dovuto al vuoto nell'interno dell'involucro. Il funzionamento, data la molteplicità delle antenne, è particolarmente sicuro.

Quando la mina si stacca dall'ancoraggio la sicura la rende innocua impedendone l'esplosione

Apparecchio a molla di sicurezza.

Cavo d'ancoraggio (penzolo)

COME FUNZIONA UNA MINA ANCORATA IN MODO CHE SIA INVISIBILE MA A PROFONDITA' TALE CHE CON L'URTO UNA NAVE DEBBA PRODURNE IL FUNZIONAMENTO



Il carro armato inglese « Mark VIII » che sta per entrare in dotazione dei reparti prevede otto uomini d'equipaggio, pesa 37 tonnellate, è lungo m. 11,50 con una larghezza di m. 4,30. Azionato da un motore di 300 CV. possiede un armamento di 2 cannoncini e sei mitragliatrici ed è, almeno fino ad ora, il più resistente e meglio armato carro di guerra che si conosca.



Trasporti di rifornimenti fra le boscaglie delle prime linee finniche (Safara)

linee, la capacità dei piani caricatori e la loro natura (se fissi o di circostanza) il materiale rotabile e di trazione disponibile, ed insomma tutto ciò che può accelerare o ritardare il movimento ferroviario.

I mezzi automobilistici per i grandi trasporti, hanno rendimento inferiore alle ferrovie quando le distanze superino i 150 chilometri circa. Il che non impedisce che — allo scopo di intensificare il movimento — si abbia a ricorrere contemporaneamente all'uno ed all'altro mezzo.

Nel maggio-giugno del 1916, il generalissimo Cadorna — trovatosi nella necessità di tamponare l'offensiva austriaca dal Trentino con arroccamento di forze dalla regione dell'Isone agli Altipiani — si valse così di treni ferroviari come di autocolonne. In 20 giorni furono attuati 560 treni; e furono messe in moto molte migliaia di autocarri, che compirono più volte il tragitto fra la regione Tagliamento-Isone e la regione vicentina-veronese.

Nei primi giorni della battaglia della Marna, impressionò l'opinione pubblica mondiale — sempre poco edotta dei problemi tecnici della guerra — il trasporto di alcune migliaia di uomini della guarnigione di Parigi al vicino campo di battaglia dove la 6. armata francese conteneva il terreno all'armata tedesca del Bülow, trasporto avvenuto a mezzo di autovetture da piazza.

L'apporto fu in realtà minimo, ma quantunque, elevato alla funzione di provvedimento salvatore dall'amor proprio dei conducenti di tassi, fieri di avere scritta la loro pagina di gloria militare.

Questi problemi hanno proporzioni assai più colossali. E l'episodio dei tassi parigini vale soprattutto come indice della disperata volontà francese di contenere l'offensiva nemica.

Notiamo di passaggio che per la battaglia della Marna fu rimproverato al Moltke Junior di aver lasciata troppo debole l'ala destra. Ma i tecnici hanno fatto di poi notare che lo scarso sviluppo della rete ferroviaria nella regione retrostante a quell'ala, non consentiva un impiego colà di maggiori forze. Anche in questo caso, la strategia è dominata dal fattore ferroviario.

Nel campo organizzativo dei grandi trasporti automobilistici, è da notare come non sarebbe possibile per l'economia del sistema e per non produrre ingombri intollerabili su le rotabili, assegnare a ciascuna grande unità in via permanente i carri a motore necessari per il suo completo trasporto. Il problema viene razionalmente risolto attrezzando le grandi uni-

tà in modo da rendere agevole il loro carico su mezzi automobilistici, con armi e bagaglio. Gli automezzi vengono assegnati soltanto quando debbasi compiere effettivamente il trasporto a grande distanza; e quando le grandi unità sostano, sono riuniti in grandi parchi a disposizione dei gruppi di armate e dell'alto comando.

Ma non basta avere a disposizione materiale in quantità sufficiente ed averlo razionalmente distribuito per l'impiego. L'esecuzione del movimento automobilistico richiede altre cure ed attente cure, dato che difficilmente si può disporre di arterie esclusivamente assegnate al movimento dei veicoli a motore. Quando si debbano utilizzare strade ordinarie ad utilizzazione promiscua di traini animali ed a motore, con interferenze agli incroci e rallentamenti ed ingorghi ai ponti o nelle viuzze interne di abitati, giovano le preventive correzioni di tracciato mentre si rende necessario provvedere per la più rigorosa disciplina del traffico. Con simili accorgimenti si è riusciti a raggiungere nella grande guerra, un deflusso di 500 autocarri all'ora per movimento continuativo di giorno e di notte durante alcuni giorni; ossia il passaggio per ogni ora di 15.000 uomini o di 1500 tonnellate di materiali. Anche qui siamo a dei massimi di eccezione, che in pratica — per rendimenti normali — debbono essere messi in rapporto con gli impianti e l'organizzazione dei carichi e scarichi e con la consistenza delle opere d'arte che possono richiedere rallentamenti e distanziamenti ed anche deviazioni per alcuni carichi più pesanti.

Quantunque il problema fosse più di un secolo fa, di un ordine di grandezza molto più limitato, Napoleone si preoccupò della preventiva organizzazione stradale e fondò a Parigi la «Scuola dei Ponti e Strade» per affermare la grande importanza della viabilità a scopi militari. La consegna agli ingegneri stradali fu che per fondo, larghezza e consistenza di opere d'arte, le strade statali dovessero consentire dovunque il passaggio delle più grosse artiglierie.

I grandi trasporti con autocolonne impegnano lunghezze di strada assai maggiori rispetto al movimento a piedi. Se si tien conto che per evitare dannosi contraccolpi, specialmente di notte, occorre una distanza fra la fiancata posteriore di un carro e il radiatore del carro che segue, di una trentina di metri e si aggiunge la lunghezza del carro, risalta che per ogni elemento dell'autocolonna vengono occupati 40 metri di strada. Calcolando a 20 il numero

dei fanti trasportati su ciascun veicolo col loro armamento individuale, per un trasporto di 10 mila uomini occorrono 500 autocarri che occupano 20 chilometri di strada.

Dopo la grande guerra del 1914-18 la fabbricazione dei mezzi a motore per i grandi trasporti di truppe è stata intensificata dovunque; e negli ultimi anni — cominciata la corsa agli armamenti — il ritmo delle costruzioni automobilistiche «ad hoc» si è accelerato, mentre si è andato orientando verso forme di grande praticità.

In Germania — ad esempio — a parte gli automezzi speciali, blindati o no, che fanno corpo con le armi (come mitragliatrici e carri armati) o che servono per autotrasporto di artiglierie (quali i trattori) — per i carri destinati a trasporto di truppe si è tenuto soprattutto presente il loro movimento anche fuori delle strade. È stato adottato un tipo unico ad aderenza totale, e cioè con le ruote tutte motrici, che sono — a seconda della portata del carro — quattro, sei od otto. Il diametro delle ruote è unico per tutti i veicoli, con grande vantaggio della permutabilità e dei rifornimenti.

Si sono realizzate ben otto combinazioni di velocità, salvo nei tipi a quattro ruote che dispongono soltanto di cinque velocità. Alla velocità inferiore si superano pendenze di oltre 20 gradi. I «carter» dei motori e principali organi di trasmissione sono muniti di alette di raffreddamento. Altri dispositivi assicurano la frenata automatica del veicolo in caso di slittamento. Di più: l'ingegneria automobilistica dell'industria privata ha informato agli stessi concetti la costruzione dei «chassis» da turismo, in modo che la requisizione per la guerra ha fornito tipi non dissimili da quelli militari.

Non sarà mai abbastanza ripetuto che la valutazione del rendimento dei trasporti automobilistici, non può farsi senza tener conto della organizzazione stradale, oltre — s'intende — la disponibilità del carburante.

Non è dubbio che dalle due parti del confine franco-germanico (per considerare la regione nella quale non sono improbabili grandi avvenimenti bellici) alle linee ferroviarie di arroccamento — almeno sei fra Berlino e il confine e almeno quattro fra Parigi e il confine — si accompagnino comunicazioni stradali indipendenti a fondo asfaltato in numero non meno importante, per consentire rapidi spostamenti dalle regioni che fronteggiano il confine svizzero ai mari del settentrione.

Non accenniamo ai grandi trasporti strategici per via di mare, perché l'argomento ci porterebbe oltre i limiti di spazio assegnati a queste note.

Mezzo sussidiario, ma non trascurabile sono i trasporti per via fluviale.

Nè è da escludere per trasporti di minore entità, l'uso di velivoli. Il primo esperimento fu fatto da noi col trasferimento di un reggimento di granatieri dalle nostre coste adriatiche a Tirana al momento della occupazione dell'Albania. In poche ore, con doppio viaggio dei velivoli, il reggimento fu calato al luogo d'impiego.

Non si può fare a meno di notare — a conclusione di questi brevi accenni — che i grandi trasporti strategici di truppe, sia con mezzi ferroviari, sia con mezzi automobilistici, sono soggetti alla visibilità e ai duri colpi dall'aria.

Ma le minacce potranno disturbare non impedire i grandi trasporti strategici di truppe e le manovre in grande stile che s'intravedono non lontane, senza che si riesca a precisare il dove, il quando e il come.

ALBERTO BALDINI



Nell'aviazione germanica: un idro a rimorchio in una base marittima (R.D.V.)

LE PERDITE NEGLI SCONTRI AEREI

Il lettore che segue le cronache della guerra aerea attraverso i comunicati ufficiali rimane disorientato di fronte alle contrastanti versioni, che spesso da una parte e dall'altra dei contendenti vengono date sulle perdite verificatesi negli scontri aerei.

Il far conoscere alla propria opinione pubblica l'entità delle perdite subite non è certo piacevole e non sempre può essere consigliabile per ovvie ragioni di opportunità politica; l'attenuare i rovesci può entrare nel programma di propaganda interna e l'entità dell'attenuazione naturalmente è in stretta relazione con la maturità politica del popolo in guerra. Ma questo sforzo di smorzamento, oltre che essere abile ed intelligente, deve avere anche i suoi limiti, sia perchè con i mezzi moderni di radiodiffusione si è in grado di captare in forma diretta o indiretta la versione data dal nemico, sia perchè diversamente si genera nel pubblico la diffidenza verso i propri organi ufficiali, sia infine perchè questa diffidenza apre la strada al diffondersi di notizie catastrofiche, più deprimenti ancora della pura e semplice enunciazione della verità, anche se dolorosa.

Detto ciò in tesi generale, va anche affermato che, a differenza di quanto accade nello scontro navale, non è facile il poter stabilire *sempre con precisione assoluta* l'entità delle perdite inflitte al nemico nello scontro aereo.

Se durante il combattimento la nave affonda è chiaro che la vittoria è stata completa. Se si sbanda, se manovra con difficoltà o reagisce sempre meno con le sue artiglierie, è del pari evidente che danni ne deve avere ricevuti. In base alle caratteristiche tecniche e d'armamento ben note della nave, si può stabilire con approssimazione l'entità dei danni subiti e la conseguente sua diminuzione d'efficienza complessiva.

Nello scontro aereo tutto ciò non avviene, perchè il movimento continuo degli apparecchi e le manovre acrobatiche, insite nell'essenza del duello aereo, non offrono elementi sicuri, perchè un cacciatore possa dire di avere con assoluta certezza abbattuto l'avversario, a meno che non riesca a seguirlo fino a terra, o quasi, cosa possibile solo nel duello fra pochi apparecchi.

Vi sono altri casi in cui il dubbio sul risultato positivo del combattimento aereo non è possibile. Tali, per esempio, sono i casi in cui l'apparecchio nemico cade in fiamme, l'equipaggio si lancia col paracadute, un organo dell'apparecchio per le raffiche ricevette visibilmente si deforma, in modo da rendere impossibile e pericolosa la ulteriore permanenza in volo, oppure si stacca dal complesso del velivolo.

In materia di valutazione di perdite negli scontri aerei bisogna anche tener presente il tipo degli apparecchi in lotta. E' chiaro infatti che un apparecchio da caccia, dato il suo armamento e le sue caratteristiche tecniche, avrà la vittoria sull'apparecchio da ricognizione e più apparecchi da caccia si troveranno di massima nelle stesse condizioni di conquistare la vittoria contro un apparecchio da bombardamento isolato.

Quando una formazione da caccia affronta un'altra della stessa specialità, la valutazione delle perdite non è però così semplice; diventa poi più complicata ancora, quando il numero complessivo degli avversari in lotta è notevole, come si è già verificato più volte nei cieli di Spagna, dove vi sono stati scontri, nei quali erano impegnati un numero eccezionalmente rilevante di apparecchi rossi e legionari. Qualche esempio: 1. novembre 1938 - Cielo di Flix-Ebro - 83 apparecchi; 9 novembre - Cielo di

Flix - 82 apparecchi; 24 dicembre - Cielo del Segre - 69 apparecchi; 28 dicembre - Montblanc - 104 apparecchi.

Ancora a queste cifre sul fronte occidentale non si è giunti, ma vi è stato sinora qualche scontro aereo che, per l'entità delle forze partecipanti, si accosta a quelli menzionati.

Uno scontro aereo di quelle proporzioni presenta i caratteri di una grandiosità impressionante. Le formazioni da caccia attaccanti, se hanno contro altre formazioni da caccia di scorta al bombardamento, hanno tutto l'interesse d'impegnare la lotta con esse; la ragione di questa priorità nella scelta è evidente, trattandosi di eliminare l'avversario più temibile. Se ne avranno la possibilità (ulteriore permanenza nel cielo e disponibilità di munizioni), attaccheranno i bombardieri. Questa però è una indicazione di massima, che non ha evidentemente valore assoluto e si adatterà alle circostanze del momento. La indichiamo qui per comodità espositiva.

Supponiamo che la lotta si svolga fra caccia. Pensi il lettore che in un cielo ristretto si trovino a combattere una buona cinquantina di caccia, ognuno dei quali vola alla velocità di 400-500 chilometri all'ora. In quella scorribanda vertiginosa, in quella ridda infernale, il combattimento aereo, prima iniziatosi con una certa organicità o, se più piace, con una certa compostezza di mosse si sviluppa poi in uno smintuzzamento di duelli individuali. Il pilota che combatte, mentre deve mirar giusto per colpire, nell'attimo utile il suo avversario, deve guardarsi anche dall'essere improvvisamente colpito, oltre che dal caccia antagonista, da altri che fulmineamente gli possono piombare addosso. Questa preoccupazione evidentemente non può ritrarlo dal suo compito essenziale, che è quello di abbattere l'avversario col quale trovandosi impegnato.

Nel duello aereo, come è noto, la velocità, la manovra, l'acrobazia sono elementi essenziali quasi come il fuoco.

Le fulminee affondate di parecchie centinaia di metri, le audaci impennate di altrettanta ampiezza, gl'improvvisi cosiddetti giri della morte, le scivolate d'ala, i giri di vite sono tutti mezzi, di cui il pilota abile si serve per sfuggire all'attacco, per disorientare l'attaccante, per guadagnare tempo e quota, per mettersi insomma nelle migliori condizioni di attacco verso il nemico, che da assalitore diventa a sua volta assalito. Quando è imposta dalle vicende della lotta, questa giostra spasmodica, che allo spettatore può dare la sensazione di itinerari fantastici, quali vengono rappresentati, ci si passi l'immagine, dalla visione cinematografica di alcuni cartoni animati, è parte integrante e palpitante di ogni duello aereo, e forma come la preparazione migliore dell'atto culminante del duello stesso: la raffica della arma.

Siccome la scarica avviene nell'attimo fugace, in cui l'attaccante si trova in una situazione di favore verso l'attaccato, si capisce che a parità di armamento finirà col vincere quel cacciatore, che meglio saprà sfruttare l'attimo decisivo, che le vicende vertiginose del duello gli offriranno.

La scarica avviene, l'avversario perde quota, ma non ha a bordo sintomi d'incendio, nè il pilota si lancia col paracadute. Il pilota vittorioso d'altra parte ha la sensazione esatta di averlo abbattuto, ma non può seguirlo fino a terra, sia perchè vi sono altri avversari da affrontare, sia perchè molto spesso deve difendersi da altri che, frattanto, muovono all'attacco contro di lui.

L'apparecchio creduto abbattuto intanto vien perso di vista e le vicende della lotta non consentono di rintracciarlo.

Ma sarà stato poi abbattuto realmente o la sua sarà stata una finta? Difficile dirlo con



Per la difesa antiaerea francese è questa una enorme sirena di allarme la cui voce stentorea produce peraltro effetti tali che il Dott. Toulouse ne ha sconsigliato l'uso (Publifoto)



Nuovo tipo di apparecchio con mitragliatrici disposte lateralmente nella fusoliera (Publifoto)

precisione matematica. Se la vicenda si è svolta in territorio proprio la cosa *presto o tardi* può essere controllata, ma non altrettanto può dirsi quando l'episodio avviene in territorio nemico. Diciamo *presto o tardi*, perchè l'apparecchio può cadere in zona o deserta o poco frequentata, o addirittura inaccessibile, quale può essere la cima di una montagna o il fondo di un burrone, sperduto nelle gole di un sistema montagnoso.

Le considerazioni esposte in queste note non vogliono evidentemente infirmare i risultati teorici e pratici dell'intervento di una caccia agguerrita e bene addestrata nello scontro aereo.

L'esperienza della guerra di Spagna e di quella attuale dimostra la insostituibile funzione della caccia nella guerra aerea moderna. Esse tendono solo a fornire al lettore alcuni elementi di giudizio, in base ai quali possa orientarsi circa l'attendibilità delle versioni, che vengono date sugli scontri aerei più o meno clamorosi; rappresentano in breve l'insieme dei fattori tecnici e psicologici, che entrano in giuoco nelle vicende del duello aereo.

Un certo corredo di cognizioni tecniche, applicate all'esame critico di relazioni più analitiche, che normalmente tengono dietro ai comunicati ufficiali, può contribuire utilmente alla formazione di un'opinione sui risultati dello scontro, opinione che si accosti il più possibile alla realtà dei fatti.

Esemplifichiamo.

Nella relazione inglese pubblicata dopo la battaglia aerea di Helgoland era detto che nelle vicende del combattimento un bombardiere, rimasto isolato, veniva *ripetutamente*

assalito da una formazione di cacciatori, due dei quali venivano abbattuti.

Il bombardiere, disceso poi a quota bassissima, più volte attaccato da altri tre caccia, ne abbattè ancora due. In questa seconda fase l'apparecchio bombardiere ebbe il mitragliere di testa e di coda feriti. Il secondo pilota allora si recò a sostituire il mitragliere di coda e fece in tempo ad abbattere il terzo apparecchio. Questa la cronaca, che suggerisce qualche interrogativo.

E' possibile che una formazione da caccia, che tra l'altro aveva visti cadere due dei propri, lasciasse tranquillamente perdere quota al bombardiere isolato, senza insistere nell'attacco?

Quando nel secondo episodio vi fu la sostituzione del secondo pilota al mitragliere ferito, evidentemente per un po' di tempo si ebbe un certo periodo di crisi nella difesa di bordo; ed il caccia superstita rimase nel frattempo inattivo? Sembra di sì, perchè con squisito senso di cavalleria avrebbe ripreso l'attacco solo a crisi di bordo superata, e si sarebbe accostato all'avversario quel tanto che era necessario, per farsi abbattere dal nuovo improvvisato mitragliere.

I caccia, nonostante la loro superiorità tecnica in velocità e manovrabilità, e nonostante il loro formidabile armamento di bordo (da 6 a 8 mitragliatrici di grosso calibro per apparecchio), nei due episodi narrati non dovettero essere evidentemente all'altezza della situazione, giacchè il prode bombardiere poté rientrare così alla sua lontana base, carico di gloria per le cinque vittorie aeree riportate contro di essi.

Che ne pensa il lettore?

A proposito di esemplificazione ed in relazione all'analisi critica da noi fatta della relazione inglese, nel numero 11 di queste «Cronache», circa la battaglia aerea di Helgoland, ci piace riportare quanto in proposito pubblica l'autorevolissima Rivista inglese *The Aeroplane* del 5 corrente. Premettiamo incidentalmente che la stessa Rivista nel numero del 29 dicembre aveva ammesso che la formazione aerea inglese aveva avuto «perdite gravi».

The Aeroplane dunque scrive: «Gli aerei inglesi attaccarono in formazione chiusa e finchè si mantennero in quella formazione poterono respingere gli attacchi dei caccia, mediante il loro fuoco incrociato; ma quando le formazioni furono spezzate dal fuoco contrareo ed i singoli apparecchi furono separati l'uno dall'altro, i caccia della difesa li attaccarono ad uno ad uno e li trattarono con grande severità. In tutto noi perdemmo almeno 7 Wellington; i tedeschi perdettero circa 12 apparecchi. Disgraziatamente, sebbene i «Wellington» riuscissero a raggiungere i loro obiettivi con grande valore, essi non trovarono nulla da bombardare. Così l'incursione deve essere considerata un insuccesso, giacchè sembra che le nostre perdite abbiano superato quelle tedesche, come deve sempre accadere quando dei buoni caccia debbono attaccare dei bombardieri isolati». Come mai, domandiamo, il bombardiere isolato, di cui abbiamo parlato prima, in circostanze anche drammatiche avrebbe abbattuto invece cinque caccia?

In altra parte della Rivista (diario delle operazioni) si parla di 12 apparecchi tedeschi e 12 inglesi abbattuti.

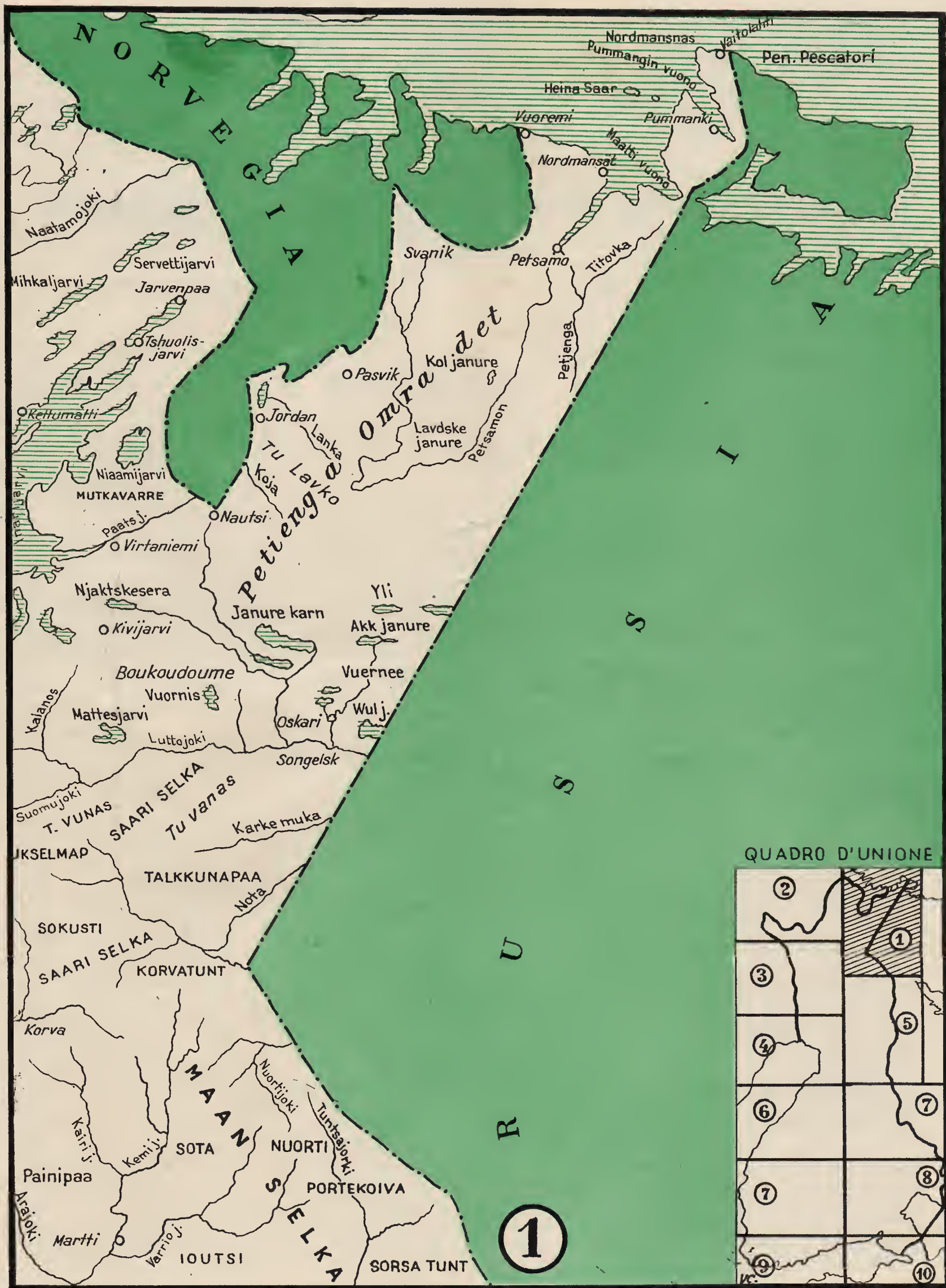
Insomma, senza gli *almeno* e senza i *circa*, gli apparecchi abbattuti furono 7, oppure 12, oppure più numerosi ancora, se *The Aeroplane* scrive: «sembra che le nostre perdite abbiano superato le tedesche»?

E se le perdite tedesche furono 12, quelle inglesi tenderebbero per caso ad accostarsi al numero dato dal comunicato tedesco?

VINCENZO LIOY



Per le quote superiori alle comuni gli aviatori germanici sono muniti di speciali apparecchi di respirazione (R.D.V.)



LA FINLANDIA - SETTORE DI PETSAMO - PRIMO FOGLIO DELLA CARTA D'INSIEME CHE VERREMO PUBBLICANDO SECONDO IL QUADRO D'UNIONE.



Il cacciatorpediniere "Gordji", una delle più recenti unità della marina russa colato a picco dalle batterie costiere finlandesi (Safara)

LA GUERRA IN FINLANDIA

DALLA DISFATTA DI SUOMUSSALMI ALLA GRANDE BATTAGLIA DI SALLA

Nessuno, certo, si attendeva che il Comando sovietico si piegasse ad ammettere, ufficialmente, che nel settore di Suomussalmi le truppe dell'U. R. S. S. avevano subito uno scacco. Tutt'al più, si riteneva che sulla sorte toccata alla 163^a ed alla 44^a divisione sovietica sarebbe stato mantenuto un prudente riserbo. Ha destato, quindi, non lieve sorpresa il comunicato del Gran Quartiere Generale russo, in data 10 gennaio, nel quale era detto esplicitamente che nel settore della Carelia orientale le truppe russe erano state costrette « a ritirarsi di qualche chilometro ». Una frase, naturalmente, eufemistica, che è tutt'altro che vicina alla dura realtà: non un accenno, s'intende, alla perdita delle due divisioni, né alla morte del comandante della 44^a, né alla distruzione quasi completa dello Stato Maggiore. Si ammette, soltanto, un arretramento di « qualche chilometro », ma se ne tace la ragione, e tanto meno si accenna alle incursioni di pattuglie finlandesi nel territorio sovietico.

Intanto, attraverso i particolari che si hanno sia da fonte finnica sia attraverso le narrazioni dei corrispondenti di guerra meglio informati, si definiscono e sempre meglio si precisano lo svolgimento della battaglia e la gravità della sconfitta toccata dai Sovietici.

Si ricorderà che negli ultimi giorni dell'anno una divisione russa — la 163^a — era stata annientata dai Finlandesi sul lago di Kiantajärvi. Sembra che questa divisione e l'altra, ora battuta a sud di Suomussalmi avessero l'intento di pronunciare una mossa aggirante, che partendo dalla base di Youkinniemi, avrebbe dovuto rinchiusere in una morsa le truppe finniche operanti nel settore di Suomussalmi. Ma il generale Wallenius, comandante del fronte nord, intuiva la mossa avversaria e postosi in grado di seguirla giorno per giorno, ora per ora, prendeva tutte le disposizioni per fronteggiarla e per impedirne, ad ogni costo, il successo.

La 163^a divisione, in gran parte motorizzata, avanzava lungo i margini del lago Kiantajärvi, fittamente alberati; fosse per le difficoltà opposte dal terreno coperto, fosse per evitare il pericolo di facili imboscate, ad un certo tratto la grande unità abbandonò l'itinerario lungo le sponde del lago, per avventurarsi addirittura sullo specchio gelato di esso e traversarlo diagonalmente.

Era questo il momento che il Comando fin-

landese attendeva. Ad un tratto, quando l'intera divisione si fu addentrata nel lago, ecco, come per incanto, le rive di esso popolarsi di mitraglieri finnici e di cacciatori della Lapponia, i quali prendevano a bersagliare di precisi colpi i reparti sovietici, mentre altri reparti, montati su pattini, li attaccavano velocemente da ogni lato, e pattuglie di sciatori, risalita la sponda orientale del lago, rapidamente piombavano alle spalle della colonna e la tagliavano fuori dallo scaglione dei rifornimenti. Ad accrescere lo scompiglio ed a rendere veramente tragica la situazione della disgraziata divisione, così improvvisamente cacciata in quella trappola dai Comandi sovietici, intervenivano alcune squadriglie di aeroplani finlandesi, che con una pioggia di grosse bombe aprivano sulla superficie del lago spaventose voragini, entro cui venivano inghiottiti uomini, cavalli, carri armati.

Non era spenta ancora, si può dire, l'eco di questo strepitoso successo dei Finlandesi, che si aveva notizia del disastro toccato ad un'altra divisione sovietica: la 44^a. Questa unità si trovava da un paio di settimane nei pressi del confine, quale scaglione di riserva, destinato a sostenere nella sua zona la 163^a. Si era detto, anzi, che il Comandante della 44^a, informato della sorte toccata all'unità consorella, si fosse opposto a levare le tende per correre in aiuto di essa, allegando soprattutto ragioni di carattere logistico; forse il generale, che ora giace sotto le macerie di Kyllöla, era presago del destino che attendeva sé ed i suoi ed era esitante ad affrontarlo. Altri, invece, asseriscono che alla 44^a divisione non fossero giunte notizie della sconfitta toccata alla 163^a, e che essa avesse avuto ordine di avanzare, per imprimere maggior vigore alla penetrazione in direzione dell'arteria ferroviaria.

Comunque, fu per ordine superiore che la divisione mosse in avanti. Lungo la strada da Raate a Suomussalmi, avvennero i primi contatti con pattuglie finlandesi, i cui veloci esploratori subito avvertirono il Comando dell'approssimarsi del nemico. Con perfetta scelta di tempo, il Comando finlandese decise di attaccare sul fronte e sul fianco destro l'unità nemica, distesa in profondità lungo la strada. Sorpresi dalla rapidissima azione finlandese, i reparti di testa sovietici si arrendevano quasi senza combattere, mentre altri reparti veloci piombavano sullo scaglione di coda, costituito

dalle salmerie, girando attorno ad esso una specie di nodo scorsoio ed isolandolo dal resto della colonna. Il centro, così, venne a trovarsi, come si suol dire « in aria »; asserragliatosi quindi nel villaggio di Kyllöla, dove si trovava il Comando della divisione, esso impiegò una lotta asprissima. Ma le condizioni del combattimento erano singolarmente favorevoli agli attaccanti, in quanto essi coronavano talune alture boschive, che dominano la strada ed il villaggio. Di lassù essi facevano facile bersaglio dei loro tiri i reparti avversari fittamente addensati nella breve conca, sulla quale infierivano anche le batterie da montagna ed i piccoli, rapidissimi cannoni da 37.

La battaglia si risolveva ben presto in favore dei Finlandesi, poichè i pochi manipoli di Russi scampati alla strage si davano alla fuga, gettando le armi. Tra le rovine di Kyllöla, ridotta ad un cumulo di macerie fumanti, era rimasto seppellito anche il Comandante della divisione generale Vinogradov, secondo quanto riferiva il Capo di Stato Maggiore di essa, colonnello Batrakoff, caduto prigioniero nelle ultime ore di battaglia.

Questo combattimento di Raate (così lo si è chiamato in Finlandia) rappresenta l'ultimo atto della sfortunata vicenda bellica, attraverso la quale il Comando sovietico si era proposto di spezzare in due la Finlandia, nel suo punto più stretto. L'azione era affidata, pare, ad un Corpo d'armata, il IX, composto di tre divisioni, le quali sono state tutte, pressochè interamente distrutte; l'ultima è stata la 44^a.

Ed è importante rilevare il metodo col quale la vittoria è stata, questa volta, raggiunta dai Finlandesi. Finora, è noto, essi avevano seguito il sistema di far avanzare gli scaglioni avversari, quasi tirandoseli dietro, continuamente tormentandoli ed insidiandoli con frequenti, velocissime punte ai fianchi ed alle spalle, insidiandone i rifornimenti, destando continui allarmi e provocando uno stillicidio di perdite, per quindi attaccarli risolutamente sul terreno ritenuto più adatto, quando essi apparivano stremati di forze e duramente provati dal freddo e dalle difficoltà logistiche. Questa volta, invece, si è trattato di un vero e proprio attacco frontale; di un colpo inferto con audacia e risolutezza contro un'unità ancora in piena efficienza, con perfetta scelta del tempo e del terreno, con ottima tattica, e con-

dotto instancabilmente a fondo, fino al pieno successo che porta il nome del generale Wallenius, il soldato più popolare della Finlandia, dopo Mannerheim.

Fallito così miseramente il tentativo di aprirsi il passo verso ovest nella zona di Suomussalmi (e si ricordi che questa di cui ora abbiamo parlato, può essere definita la «terza battaglia di Suomussalmi») il Comando russo, evidentemente inasprito e forse anche preoccupato dello scacco subito, seguita a gettare sempre nuove forze nella fornace di Salla, ove da oltre dieci giorni arde una battaglia violentissima. Su questa lotta, accanita e dura da entrambe le parti, mancano particolari precisi; i comunicati russi, si sa bene ormai che preferiscono lasciare molti veli sulle operazioni in corso e sulle vicende di esse, specialmente se... non soddisfacenti, ed il Comando finnico segue il sistema di non precisare svolgimento e risultati delle azioni, se non quando esse siano ormai compiute.

Comunque, dal complesso delle notizie che si hanno appare chiaro che nel settore di Salla i Russi persistono nel tentativo di forzare le linee finniche, con la speranza di poter giungere ad isolare la Finlandia dalla Svezia o, almeno, di poter conseguire risultati tali che rendano poi facile, alla fine del disgelo, di piombare sulla ferrovia di Rovaniemi ed iniziare il disarticolamento della difesa finnica.

Si rileva, inoltre, che l'offensiva sovietica in questo settore è una delle meglio organizzate dal Comando sovietico, il quale vi impiega truppe selettissime, sostenute da masse ingenti di carri armati, di autoblindate e di artiglierie. Qui, anzi, hanno fatto la loro prima comparsa reparti numerosi di truppe moscovite, vestite di bianco, a somiglianza dei Finlandesi (si dice, però, che manchino del cappuccio bianco, così da essere riconoscibili parimenti a distanza), e si è notato anche un considerevole aumento di reparti sciatori sovietici, muniti di sci e relativi attacchi assai migliori di quelli usati all'inizio della campagna.

Tuttavia, secondo le ultime notizie, sembrerebbe che i Finlandesi resistano ancora con estrema tenacia in tutto il settore, e che una divisione russa, anzi, spintasi in direzione di Komijärvi, sia stata non solo arrestata ma sia venuta anche a trovarsi in condizioni difficilissime, tanto da potersi prevedere per essa una sorte non molto diversa da quella toccata alle divisioni di Kiatajärvi e di Suomussalmi.

Ma risulta, anche, che i Russi starebbero facendo ogni sforzo per evitare in questo settore una nuova sconfitta, mentre ai Finlandesi sorriderebbe la speranza di poter cogliere un nuovo successo, che consentirebbe, forse, loro qualche respiro, dato che l'inasprimento delle condizioni climatiche, in corrispondenza del culminare della stagione invernale, rende sempre più difficili i movimenti di truppe, specialmente motorizzate.

L'esito della lotta, quindi, è tuttavia incerto; ma da Helsinki si seguita ad esprimere piena fiducia nella capacità di resistenza delle truppe finniche e si ripete, altresì, che la situazione anche a Salla potrebbe, da un momento all'altro, invertirsi.

Intanto, in quattro diversi punti della frontiera, reparti finlandesi si sono addentrati nel territorio avversario, per profondità variabili dai dieci ai trenta chilometri, ed i cosiddetti «plotoni della morte» hanno osato, più volte, di spingersi fino alla ferrovia di Murmansk, danneggiandola per qualche tratto.

Fino a quando un paese combatte con tanta decisione ed unità di spirito e può disporre di soldati tanto valorosi e di capi così abili, si può non disperare della sua sorte, anche contro la legge che sembrerebbe imposta dalla brutalità del numero e dal peso delle armi.

AMEDEO TOSTI



Una pattuglia finlandese della Morte, in agguato fra la neve per proteggere i compagni che fanno saltare la ferrovia di Murmansk (Safara)



Una colonna finlandese di rifornimento in marcia verso il Nord, scortata da un reparto sciatori (Safara)



Tipi di prigionieri e di feriti russi catturati sul fronte careliano (Safara)



Lotta contro i sommergibili. Lancio da bordo di una bomba di profondità (Publifoto)

STASI NELLA GUERRA SUBACQUEA

Il 1940 si è iniziato con una fase di sosta anche nella guerra sul mare, accentuando il fenomeno già delineatosi sul finire del 1939.

Gli attacchi dei sommergibili si sono alquanto rarefatti; navi da corsa in giro per gli oceani non ce ne sono, oppure se ci sono non si fanno sentire; anche le mine sembrano ripro-

sare, e lungi dall'aumentare il loro rendimento distruttivo, gli affondamenti di piroscafi per urti contro di esse sono ancora diminuiti nelle prime settimane del gennaio, rispetto alle cifre già ridotte del mese di dicembre.

Solo gli aerei danno prova di una certa attività. Ma, a parte l'azione esplorativa, sembra



For il gelo e le tempeste: un sommergibile tedesco ritorna da una incursione coperto di ghiaccio (Foto Bruni)

che la loro attenzione sia polarizzata su obiettivi terrestri e costieri — aerodromi e basi navali — mentre di attacchi contro navi non ce n'è stato che uno, sviluppatosi il 9 gennaio con esito incerto contro un convoglio scortato.

I giornali inglesi pur senza menar vanto, almeno per ora, di questa favorevole piega delle cose, mettono in risalto statistiche ufficiali molto soddisfacenti. Nella settimana finita il 6 corrente sono stati affondati solo cinque piroscafi, dei quali due inglesi per un totale di 5758 tonnellate e tre neutrali per complessive 5365 tonnellate. Gli affondamenti di navi inglesi nella settimana successiva sono stati un po' più numerosi, ma sempre pochi.

A Londra si è annunciato ufficialmente che il numero totale delle navi neutre ed alleate convogliate ammontava entro il 10 gennaio a 5919, e che di esse 12 soltanto erano andate perdute a causa di azioni belliche nemiche, vale a dire il 2 per mille. Viene infine ribadito che i casi di navi da guerra colpite da bombe di aerei si limitano sino ad ora a tre soli, con risultati ogni volta assai modesti.

Anche il primo ministro britannico ha voluto accennare a questo favorevole stato di cose nel discorso che ha pronunciato alla « Mansion House » il 9 corrente dopo un lungo periodo di silenzio. « Sul mare — egli ha detto testualmente — possiamo, dopo i primi quattro mesi di guerra, dichiarare di aver ottenuti risultati soddisfacenti ». Sono state è vero affondate due grandi navi da guerra inglesi — il « Royal Oak » ed il « Courageous » — ed altre perdite sono state subite dalla marina militare e da quella mercantile. Il libero uso del mare è peraltro rimasto in mano inglese, e disponendo di una agguerrita e numerosa flotta, assieme a circa undici milioni di tonnellate di piroscafi, l'Inghilterra può guardare all'avvenire senza apprensione.

Anche senza eccessivi ottimismo, però. Nello stesso discorso, infatti, il signor Chamberlain metteva in guardia il popolo britannico contro il rischio di adagiarsi sulla facile situazione attuale, avvertendolo che una fase assai più grave della guerra è da prevedersi a breve scadenza, ed ammonendolo a prepararsi ad essa a mezzo di una severa restrizione delle importazioni e dei consumi, e di una oculata economia in ogni settore della vita nazionale.

Questo indirizzo, energicamente raccomandato dal primo ministro, si manifesta del resto anche attraverso recenti disposizioni restrittive piuttosto mareate. Uno dei più significativi segni di esso è per esempio la requisizione di tutto il naviglio mercantile, decisa al principio del gennaio per poterne sfruttare al massimo le risorse. Il provvedimento non è dovuto secondo i giornali inglesi alle conseguenze della campagna dei sommergibili tedeschi, ma piuttosto all'enorme aumento di richiesta di tonnellaggio derivata dalle necessità belliche. E' probabile che le cause siano tutte e due. Alla requisizione dei piroscafi si sommano non pochi altri provvedimenti intesi a rendere operante una energica restrizione delle importazioni; quelli già decisi per la limitazione nel consumo di alcuni generi di più largo impiego, e gli altri che a quanto si dice verranno presto adottati allo stesso scopo. Tutte decisioni che hanno un ben chiaro indirizzo: quello di alleggerire l'enorme carico che pesa sulle marine mercantili alleate, in modo da renderne in pari tempo più redditizia l'utilizzazione.

Come si vede, l'Inghilterra è quindi ben lungi dall'adagiarsi sulla favorevole situazione del momento; sembra anzi che le autorità britanniche si aspettino per il prossimo futuro qualcosa di molto peggio di quanto è successo finora.

E questo solo fatto dovrebbe lasciare molto perplessi di fronte alla inattività tedesca sul mare nel periodo più recente.

Ma al dato di fatto che è mostrato dalla at-

titudine inglese si possono aggiungere altre spiegazioni e, dove esse manchino, delle supposizioni ragionevoli, per rendersi conto della attuale direttiva tedesca sul mare, che a prima vista appare un po' sconcertante.

Anzitutto bisogna mettere a calcolo le misure difensive inglesi. Esse, obbedendo alla loro stessa natura, per cui la difesa necessita di un certo tempo per divenire operante, dopo che l'offesa si è manifestata, solo ora cominciano ad agire efficacemente. Fra i più importanti provvedimenti difensivi presi dall'Ammiraglio britannico figura certamente la decisione, resa nota sul finire del 1939, di creare un grande campo di mine lungo tutta la costa orientale inglese, dal nord della Scozia sino all'estuario del Tamigi, in modo da realizzare una specie di enorme cintura protettiva ad una certa distanza da terra, a ridosso della quale far muovere i piroscafi diretti ai porti inglesi. Una parte di questo sbarramento era già stato costituito sin dall'inizio della guerra dinanzi ad Hull ed i lavori per prolungarlo debbono già essere stati iniziati da qualche tempo.

Quando il campo di mine previsto sarà ultimato, la navigazione lungo la costa orientale dell'Inghilterra sarà assai più sicura, perchè con ogni probabilità, le mine, magnetiche o no, che causarono tanti affondamenti in questa zona durante la seconda decade del novembre u. s., erano posate dai sommergibili, che ora non potranno accedervi, o riusciranno a farlo solo con grandissime difficoltà e quindi assai di rado. Allo sviluppo del campo di mine difensivo inglese deve quindi con ogni probabilità attribuirsi la diminuzione di affondamenti per urto contro mine che si è constatata nei tempi più recenti.

Questa constatazione può apparire a prima impressione un po' strana: aumentando il numero delle mine in mare sembra paradossale che gli affondamenti per urti su mine diminuiscano. Il fatto è che la mina è un'arma adatta sia per l'impiego offensivo che per quello difensivo. I tedeschi le hanno usate per primi lungo la costa orientale inglese a scopo offensivo facendole posare dai sommergibili a piccoli gruppi di poche armi sulle rotte abituali dei piroscafi. La risposta inglese è di carattere invece nettamente difensivo; creando un ampio sbarramento lungo la zona sinora minacciata, l'accesso ad essa è reso assai pericoloso per i sommergibili, ed il movimento mercantile risulta automaticamente protetto proprio dalla minaccia delle mine.

Un'altra spiegazione della limitata attività dei sommergibili tedeschi può essere ricercata nella situazione politica. La guerra fra Russia e Finlandia ha reso estremamente sensibile il settore del nord est europeo, dove alleati occidentali e Germania combattono una dura battaglia politica per indurre gli stati scandinavi ad agire in maniera favorevole ai loro propri interessi. Può darsi che fra i mezzi messi in opera dai tedeschi ci sia anche quello di cattivarsi le simpatie norvegesi svedesi e danesi risparmiando il loro ingente traffico mercantile.

A conforto di questa spiegazione stanno due dati di fatto. Primo: che le marine mercantili svedese e norvegese sono alla testa della statistica delle navi neutrali affondate durante il 1939. Secondo: che nel 1940 nessuna importante unità di queste due nazioni è stata finora affondata dai sommergibili tedeschi.

Un'altra ipotesi può infine essere avanzata in merito alle ragioni che determinano l'attitudine attuale della marina tedesca: ipotesi di natura esclusivamente tecnica. Nel corso dei primi quattro mesi di guerra, in azioni spesso fortunate e qualche volta no, ma sempre condotte con innegabile coraggio e sprezzo del pericolo, la direzione tedesca della guerra marittima ha raccolto una preziosa messe di elementi di fatto, che ora è con ogni probabilità sottoposta all'attento esame ed al vaglio degli

organismi dello stato maggiore navale. Durante questo primo periodo del conflitto sono stati messi alla prova i sistemi d'impiego delle forze studiate in tempo di pace, e si è sottoposto il materiale ad un severo collaudo in condizioni veramente difficili. Ora si tratta di raccogliere tutti i dati, tutti gli elementi, relativi alle prove affrontate, si da ricavare da essi ammaestramenti utilissimi per il futuro. In base alla esperienza così raccolta e maturata in ogni particolare, sarà stabilita la linea di condotta più opportuna da mettere in atto per le operazioni prossime, e quindi sarà preparato il materiale navale nuovo, oppure sarà messo a punto quello già in servizio, in modo da riprendere l'attività sul mare nelle migliori condizioni possibili e con le massime garanzie di successo.

Su molti giornali si è parlato della possibilità che i cantieri tedeschi hanno di costruire rapidamente dei sommergibili in serie. Sarebbe ingenuo tentare di conoscerne la cifra esatta, ma è fuori dubbio che la Germania, sempre che disponga delle materie prime necessarie, ha una capacità produttiva di sommergibili veramente notevole: nella passata guerra è giunta a costruirne più di sei al mese. Evidentemente, è della massima importanza che questi sommergibili vengano costruiti in modo da essere pienamente idonei alle attuali necessità di guerra della Germania; l'esperienza dei primi quattro mesi di ostilità sarà preziosa, per esempio, in questo campo.

Ormai, e ciò appare palesemente anche da tanti altri esempi, si vede sempre più chiaramente che i tedeschi non hanno alcuna fretta di arrivare rapidamente alla fine della guerra. E' quindi logico anche sotto questo aspetto, che essi non si sentano affatto nella necessità di compromettere con decisioni precipitose le loro possibilità di successo sul mare.

Infine, bisogna por mente ad un ultimo elemento importante. Avendo la scelta del momento e del particolare mezzo offensivo, contro un avversario costretto dalle sue servitù di vita e di rifornimento a mantenere un ingente movimento marittimo con le terre d'oltremare, i tedeschi hanno fino ad oggi mostrato di prediligere il metodo delle improvvise ed imprevedibili azioni offensive, sia con mezzi nuovi che adottando sistemi di impiego non facilmente prevedibili. Dall'inizio della guerra ad oggi ne abbiamo avute varie prove. L'azione improvvisa ed intensiva dei sommergibili in collaborazione sugli accessi occidentali della Manica nel settembre, le corazzate tascabili sugli oceani, l'offensiva delle mine lungo la costa orientale inglese, l'attacco aereo sui piroscafi, sono tutti esempi di questo genere.

Il sistema è altamente redditizio. La difesa presa alla sprovvista, deve superare un periodo di incertezza e di crisi per riprendersi e spesso per approntare i mezzi necessari. Il successo dell'attacco imprevisto ha riflessi di prestigio e quindi politici di non piccolo momento.

Il complesso di queste ragioni, se non spiega tutte le effettive cause dell'attuale attitudine tedesca sul mare — e sarebbe ingenuo pretendere di farlo per chi non sia al corrente di tutte le segrete cose della Germania — dà una idea approssimata di quello che possono esserne i motivi principali e più logici.

E se i ragionamenti sin qui esposti sono giusti, a scadenza più o meno breve assisteremo ad una nuova offensiva tedesca sul mare; forse con mezzi nuovi ed imprevisti, probabilmente impostata su criteri differenti da quelli sin qui usati. Sarà una offensiva probabilmente più efficace e pericolosa di quelle passate.

A quanto appare dai sintomi già accennati, anche gli inglesi sono di questo parere.

E. GIURLO



Un curioso dispositivo di protezione a bordo dei piroscafi britannici. Entrando in esso il comandante sarebbe completamente al riparo poiché si tratta di un recipiente d'acciaio (Publifoto)



Dragando le mine da bordo di una unità britannica

Calendario degli avvenimenti



Un antiaereo germanico pronto per l'azione (R.D.V.)

Lunedì 8 *Attività politica e diplomatica:* La stampa internazionale, commentando l'incontro di Venezia fra i Ministri degli Affari Esteri d'Italia e di Ungheria, attribuisce all'Italia un compito moderatore, capace di preservare il settore danubio-balcanico dall'estendersi del conflitto armato.

Attività militare: Al Quartiere Generale del Corpo di spedizione inglese, si svolge, in occasione della visita di Churchill in Francia, una riunione dei capi militari franco-inglesi.

Sul fronte occidentale attività di pattuglie nella regione ad est dei Vosgi e nella zona a ovest di Merzig.

In Finlandia nel settore di Salla e di Soumussalmi continuano aspri combattimenti.

Nel Mare del Nord affondano, per urto contro mine, i piroscafi inglesi *Cedrington Court* e *Towneley*, di 2888 tonn., e il piroscafo francese *Balzac*.

Martedì 9 *Attività politica e diplomatica:* Al Guild Hall di Londra, Chamberlain pronuncia, alla presenza dei maggiori esponenti della classe dirigente delle varie attività nazionali britanniche, un discorso nel quale afferma che l'Inghilterra non sarà «meno risoluta della Francia nell'affrontare con coraggio ed ottimismo le inevitabili traversie della guerra».

Il ministro degli Affari Esteri magiaro conte Csaky, riferisce a Budapest sui risultati dei colloqui di Venezia.

Attività militare: In Finlandia reparti celeri finlandesi interronpono nuovamente la ferrovia di Murmansk. Il presidente Kallio denuncia al mondo i feroci metodi guerreschi dell'esercito sovietico.

Sul fronte occidentale attività di pattuglie e voli di ricognizione di apparecchi germanici sul Mare del Nord.

Da Berlino si annunzia l'attacco, da parte di aerei germanici di un convoglio mercantile inglese.

Il Ministero della guerra economica britannico annunzia che finora sono state convogliate 5911 navi alleate e neutrali con una perdita di 12 navi. Durante la settimana terminata il 6 gennaio sono state affondate due navi britanniche, per un tonnellaggio di 5758 tonn., e tre navi neutrali per 5373 tonn.

Da Londra si annunzia inoltre che per trasportare il corpo di spedizione inglese sono stati impiegati 184 piroscafi di ogni tipo che hanno compiuto senza incidenti 400 viaggi. Sono anche giunti in Francia il Comandante delle forze canadesi d'oltremare, maggior generale Mc. Naughton ed un primo contingente di truppe coloniali britanniche provenienti da Cipro.

Mercoledì 10 *Attività politica e diplomatica:* Da Monaco di Baviera si comunica che in un articolo del gen. Schultz sulle Forze Armate italiane, pubblicato dalla *Nuernberger Zeitung*, si dà grande rilievo al poderoso sviluppo preso, negli ultimi anni, per volontà del Duce, dalle forze armate italiane, diventate un formidabile e potente strumento militare.

Trattative di carattere commerciale sono condotte dalla diplomazia britannica in Spagna, Grecia, Svizzera e Belgio.

Attività militare: In Finlandia è in corso una battaglia al nord del lago Ladoga. Le truppe finlandesi sono penetrate in territorio sovietico tra Voiniza e Voknavolok.

Sul fronte occidentale attività di artiglieria e di elementi di ricognizione specialmente ad est e a ovest dei Vosgi.

Da Berlino si annunzia che durante l'incursione aerea del 9 gennaio due navi mercantili inglesi, due navi pattuglia che le scortavano e quattro navi britanniche armate sono state affondate. L'Ammiragliato inglese ammette l'affondamento dei mercantili britannici *Gourie*, di 689 tonn., e *Oak Grove*, di 1985 tonnellate; i mercantili danesi *Itan Kondrup*, di 2396 tonn., e *Ferry*, di 955 tonn., danneggiati da bombe aeree, sono stati rimorchiati in porto.

Un nuovo contingente inglese di 240.000 uomini dai venti ai ventidue anni, è chiamato oggi alle armi.

Giovedì 11 *Attività politica e diplomatica:* Alla Camera francese è presentata una legge sulla decadenza del mandato dei deputati comunisti.

Si annuncia che il Conte Csaky tornerà presto in Italia per consegnare la risposta del Governo ungherese ad un supposto progetto italiano che segnerebbe una fase importante nella stabilizzazione della pace nell'Europa sud-orientale.

La stampa germanica critica aspramente il discorso di Chamberlain.

All'apertura del Parlamento svedese, Re Gustavo, pronunciando il discorso della Corona, assicura il popolo finlandese dell'appoggio materiale e morale della Svezia.

Attività militare: In Finlandia aspri combattimenti lungo tutta la frontiera.

Sul fronte occidentale scontro fra elementi avanzati e notevole attività aerea.

Aerei tedeschi traversano le coste britanniche in vari punti della Scozia, alla foce del Tamigi e nella regione sud-orientale.

Nel Mare del Nord affondano la nave mercantile norvegese *Manx*, di 1343 tonn., ed altre due navi neutrali, di cui non si conoscono ancora i nomi.

Nell'Atlantico affondano la nave mercantile germanica *Babia Blanca* di 8500 tonn., per urto contro iceberg, e il transatlantico tedesco *Usukuma*, colato a picco dall'equipaggio per sottrarlo alla cattura.

Venerdì 12 *Attività politica e diplomatica:* Un incontro di notevole interesse politico avviene a Vrasz, presso la frontiera rumeno-jugoslava, tra Re Carol di Romania e il principe reggente Paolo di Jugoslavia.

Attività militare: In Finlandia i Russi cercano di aprirsi una via verso la frontiera svedese.

Sul fronte occidentale attività locale di pattuglie e di artiglieria.

Aerei germanici sorvolano la costa orientale dell'Inghilterra, la Scozia e le isole Shetland, attaccando navi di pattuglia e mercantili britanniche.

La mercantile inglese *Keynes*, di 1796 tonn., il vapore *Päwines*, di 932 tonn. e il peschereccio *Crox Star*, di 828 tonn., affondano nel Mare del Nord, in seguito ad attacchi di aerei germanici.

Sabato 13 *Attività politica e diplomatica:* Da Bucarest si smentisce la notizia dell'incontro fra Re Carol di Romania e il Principe Reggente di Jugoslavia. Tale smentita trova scarsa credulità negli ambienti politici internazionali.

Da Tallin si comunica che il Commissario russo del popolo per l'aviazione, Kaganovic, il governatore militare di Leningrado, Zdanov, il generale Mereskov, capo della guarnigione di Leningrado e il ministro sovietico a Helsinki, Derevianski, sarebbero stati fucilati in seguito agli insuccessi russi in Finlandia.

Attività militare: In Finlandia circa quattrocento aerei russi volano sul territorio, bombardando città, villaggi e opere militari.

Sul fronte occidentale attività di artiglieria in diversi settori fra Biles e il Reno.

Voli di ricognizione di aerei germanici sulla Francia orientale e sul Mare del Nord. Aerei britannici attaccano cacciatorpediniere tedesche nel Golfo Germanico.

Il Ministro della Marina francese informa la stampa che nei quattro mesi di guerra 1500 navi anglo-francesi e più di 200 convogli hanno traversato il mare sotto la scorta di navi da guerra. Venti navi tedesche sono state catturate per un totale di 22 mila tonn.; 38, per 123 mila tonn., si sono affondate volontariamente; 10 sottomarini tedeschi sono stati affondati. Nessuna nave da guerra francese è stata colpita. La marina mercantile francese ha avuto invece la perdita di 11 navi, per un totale di 35.771 tonn. Durante il mese di settembre i sommergibili tedeschi hanno affondato navi inglesi per un totale di 137.084 tonn., nel mese di ottobre 117.176 tonn.; in dicembre 33.714 tonn. La media mensile del tonnellaggio alleato e neutro affondato da sommergibili tedeschi nel corso degli ultimi quattro mesi è di 184.000 tonnellate. Per urto contro mine sono affondate navi neutre e alleate per 114.981 tonn. Inoltre le flotte inglese e francese hanno controllato 239 navi mercantili e intercettato 622 mila tonnellate di merci, di cui 260 mila sono state definitivamente sequestrate.

Domenica 14 *Attività politica e diplomatica:* L'agenzia *Tass* informa che i ministri sovietici a Stoccolma e a Oslo hanno presentato a quei governi note di protesta per l'atteggiamento della Svezia e della Norvegia nei riguardi del conflitto russo-finlandese.

Il Belgio e l'Olanda prendono nuove, immediate misure difensive, in seguito a supposti concentramenti di truppe tedesche in prossimità delle due frontiere.

Attività militare: Da Berlino si annunzia che un aeroplano olandese avrebbe sorvolato il territorio tedesco, presso Nordhorn. Tale notizia è smentita dal Governo olandese.

In Finlandia le truppe sovietiche attaccano sull'Istmo di Carelia, mentre continua il combattimento a Salla e si delinea una nuova battaglia nel settore di Petsamo.

Sul fronte occidentale attività di artiglieria, voli di ricognizione di apparecchi tedeschi in territorio francese e sul Mare del Nord; di apparecchi francesi e britannici in territorio tedesco.

Direttore Responsabile: Renato Caniglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tumminelli e C.
Città Universitaria - Roma



PRODOTTI DI BELLEZZA
E PROFUMI DI LUSO

Un mazzo di fiori di lavanda in ogni goccia

Con l'Acqua di Lavanda Coty, voi portate nella vostra casa la gentile soavità dei fiori di lavanda fioriti sulle Alpi.

Più fresca e più odorosa, l'Acqua di Lavanda Coty è diversa da ogni altra. Ne bastano poche gocce per dare alla vostra persona un senso di freschezza e un fine profumo che dura a lungo, soave e gradito.

ACQUA DI LAVANDA

COTY

diversa da ogni altra

S. A. I. COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO

FUMATORI
FUMATRICI

SMOKO

Per la salvezza e la
bellezza dei vostri
denti usate solamente



**l'unico dentifricio al mondo che abbia la proprietà
di neutralizzare l'effetto della nicotina sui denti**



VOGATORE GLADIATOR

BREVETTATO

CON TIRANTI D'ACCIAIO REGOLABILI
PER TUTTE LE FORZE

L. 200,-

In tubi d'acciaio cromato - completamente smontabile. **TRE** esercizi base: **VOGA**, col vantaggio di portare le braccia in qualunque direzione. - **ESTENSORE DORSALE** per armonizzare quei muscoli che lavorano meno nell'esercizio della voga. - **GINNASTICA FUNZIONALE DELLE DITA E DEI POLSI** mediante il rullo di gomma anteriore



CHIEDETECI OPUSCOLO GRATIS - PRODOTTI SPORTIVI FN. - REP. B

VIALE MONTE GRAPPA 6/A - MILANO - TELEFONO 66.865



ONORE AL MERITO

Il Comm. Franceschi, questo letterato-calzettaiolo con la sua nuova creazione: le calze "Quirinale" può sentirsi orgoglioso di aver dato all'Italia autarchica un primato mondiale, tanto che quest'anno le meravigliose calze "Quirinale" mille aghi, avranno l'alto onore di figurare nella Galleria d'Arte Moderna alla VII Triennale di Milano. Merito riconosciuto che deve riempire di giubilo il cuore di ogni italiano, il quale ama sinceramente la sua Patria. Queste nuove calze sono il fior fiore delle "mille aghi": vaporose, evanescenti, senza peso, quasi impalpabili, nei nuovi indovinatissimi colori "nube d'oro" e "bronzo"; le due tinte che conferiscono alla gamba femminile la spellezza e la giovinezza. Il loro prezzo è di L. 50 il paio. Per gentile concessione del Comm. Franceschi, alle lettrici e ai lettori di "Cronache della Guerra" verranno consegnate, senza aumento di prezzo, in artistico cofanetto porta-calze che eleva queste delicate guaine di seta all'altezza di un graditissimo dono. Unico negozio di vendita in Italia: Franceschi, Via Manzoni 16, Milano. Per riceverle fuori Milano basta inviare l'importo delle calze a mezzo vaglia postale o bancario, aggiungendo L. 1 ogni paio per le spese postali, e verranno consegnate a domicilio franco di ogni spesa il giorno successivo all'ordine.